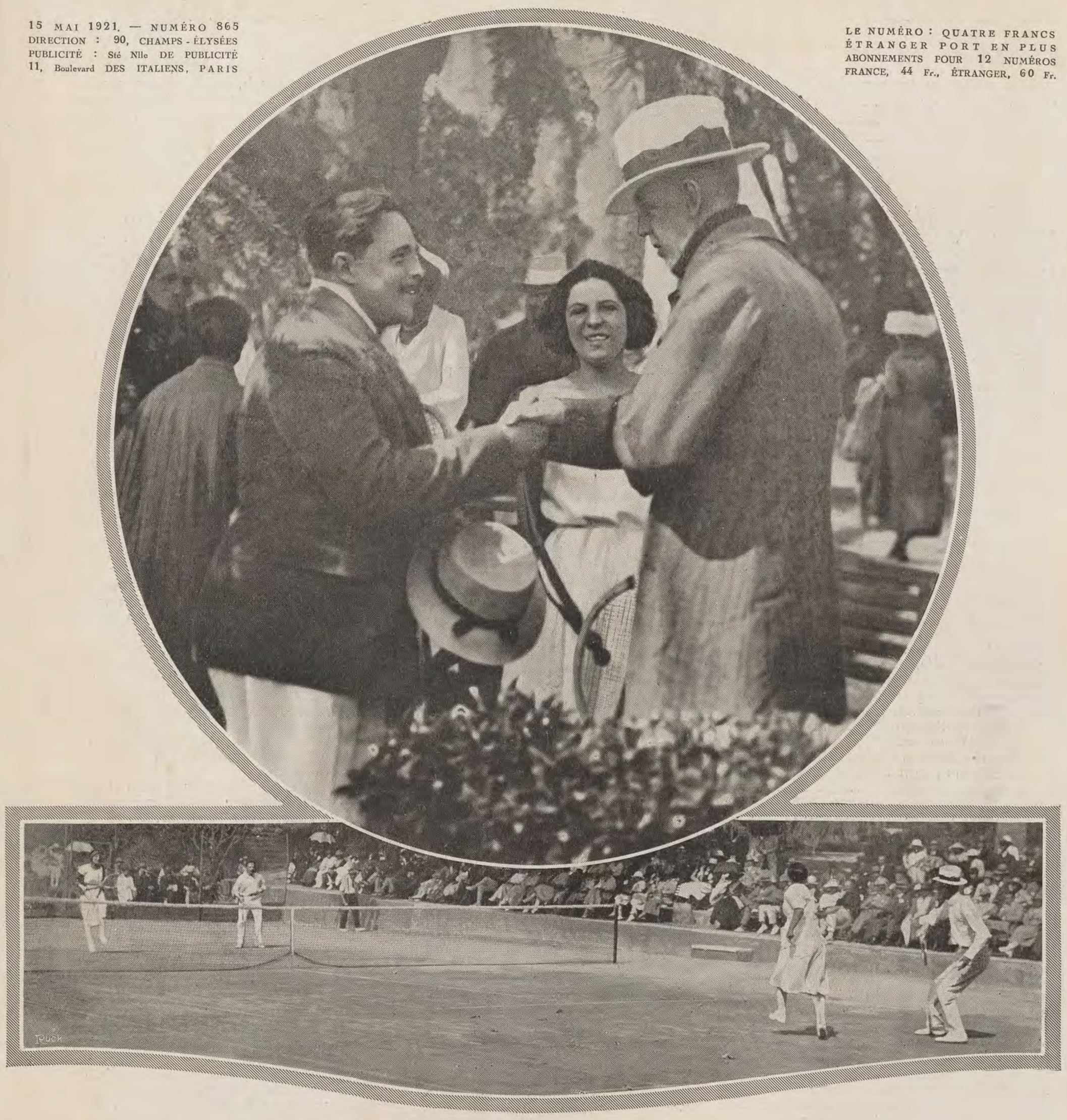
15 MAI 1921. — NUMÉRO 865
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

Vie au Grand Air

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.



M^lle SUZANNE LENGLEN, JOUEUSE DES ROIS

Sur la Côte d'Azur, où elle vient de totaliser les victoires, M^lle Suzanne Lenglen a joué à plusieurs reprises au tennis avec le roi de Suède et l'ex-roi de Portugal. Notre prodigieuse championne est plus appréciée des souverains que de l'Académie des Sports qui, ne sachant pas reconnaître ses mérites, lui refusa son Grand Prix encore cette année. — *En haut, de gauche à droite :* l'ex-roi Manoël, M^lle Suzanne Lenglen, le roi de Suède. — *En bas, à gauche :* M^lle Suzanne Lenglen et le roi Manoël disputant un match avec le roi de Suède et Miss Ryan, sur les terrains du Parc Impérial, à Nice.

Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays, Copyright, Mai 1921, by Librairie Hachette, Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA "VIE AU GRAND AIR"

Comment je suis venu au Sport

Le succès de notre consultation auprès des étoiles de tous les sports au sujet de leurs débuts nous a engagés à la continuer. De nombreux champions ont bien voulu nous adresser leur réponse que nous sommes heureux de publier.

IL Y A LOIN DE LA COUPE... SE RAPPELLE ANDRÉ BOILLOT

André Boillot, le frère du glorieux Georges, conducteur et pilote virtuose, l'une des plus belles figures de la guerre, fut lui aussi un héros de l'aviation et est l'un de nos plus remarquables et de nos plus jeunes champions de l'automobile:

Pas encore au monde, je faisais déjà de l'auto ! Mon père était l'un des premiers collaborateurs de feu Armand Peugeot. Puis l'éclosion de la bicyclette à Valentigney, où je naquis, fit que je suivis le progrès.

Pourquoi ai-je choisi l'automobile comme sport favori ? Parce que c'est là où on risque le plus, où on a le plus de déboires peut-être, mais aussi où on connaît les plus belles satisfactions... surtout si on gagne à Indianapolis.

Ma première course ? C'était à Brooklands, en 1911, dans un handicap sur 10 kilomètres. Je partis cinquième, ayant nombre de concurrents derrière moi. Je rattrapais immédiatement un adversaire en panne. Encore quatre, me disais-je. Une volée de pierres dans la figure et je passais le quatrième. Serrant les dents, je devançais le troisième. Ecrasant l'accélérateur, je devenais second. Poussant le volant, pulvérisant accélérateur et plancher des deux pieds, je distançais l'unique voiture qui me précédait et il me semblait m'envoler seul vers la ligne d'arrivée. Ah ! que la victoire était belle, la coupe d'argent, trophée du premier, me paraissait d'or. Quelle fête en l'honneur de ces débuts extraordinaires !

Plus que 300 mètres et, soudain, un bruit suspect de ferraille ! Etait-ce ma voiture ? Hélas, non ! Les scratchmen, au nombre de trois, m'avaient rattrapé et, dans une envolée de poussière, venaient de me ravir, sur le poteau, non seulement la coupe, mais le service à thé du second et la cuiller à café d'argent du troisième !

Ce fut là une sévère leçon d'éducation sportive : Boillot ne vend plus jamais la peau de l'ours avant la ligne d'arrivée !

André Boillot.

SPORTIF DÈS SA NAISSANCE, TEL FUT CASTE

Notre remarquable sprinter de course à pied, le lieutenant Robert Caste, de l'École de Joinville, rappelle ce roucouleur d'Alphonse Daudet qui devint virtuose en entendant chanter le rossignol. Lui n'eut jamais l'idée de venir au sport. Le sport vint à lui dès sa naissance.

A vrai dire, l'idée de faire du sport ne m'est jamais venue. Il me semble qu'elle a toujours été en moi et que je l'ai, pour ainsi dire, apportée avec moi en naissant. Très jeune, j'aimais les mouvements, les jeux, la gymnastique. J'ai « couru » pour la première fois à 11 ans dans un village de Provence, le jour de la fête de l'endroit; à la grande surprise de mes concurrents assez nombreux et plus âgés, je gagnais facilement le foulard de soie offert au vainqueur comme prix de la course. Quand nous allions nous promener dans les champs, mes deux frères et moi, nous nous amusions à courir des handicaps de cinquante à soixante mètres ; je partais scratch naturellement, étant l'aîné. Papa était le handicapeur.

Dans le collège d'Auvergne où j'ai fait mes études, les sports étaient en grand honneur. Je me rappelle encore le challenge que le principal organisa, certain été, entre les collèges et les lycées de l'Académie, la belle victoire qui nous resta et la part qui m'en revenait ainsi qu'à mon frère Marcel. Après le bachot et pour me récompenser de mon succès, mon père — ce principal — me paya un séjour de quelques semaines au Collège d'athlètes de Reims. A 17 ans, j'obtenais d'assez jolis résultats au saut en longueur, au tennis et surtout au sprint. Je n'avais pas 18 ans quand je battis sur cent mètres l'as des White Harriers, Finch, qui lui-même venait, je crois, de battre Mourlon. Je rêvais alors d'être un des champions français du sprint aux Jeux Olympiques de 1916, à Berlin. Mais la guerre éclata, qui nous créa d'autres soucis ! Au lieu d'aller sur les bords de la Sprée en 1916, je suis allé, comme les camarades sur les bords de la Meuse, et pour des exercices sensiblement différents.

Robert Caste.

ANDRÉ BOILLOT, EN 1911

André Boillot, notre champion d'automobile, fit ses débuts, en course, sur l'autodrome anglais de Brooklands, en 1911, se classant quatrième dans un handicap qu'il croyait bien gagner !

LA CARRIÈRE DU GRAND CHAMPION EGG

Le « cycliste complet», Oscar Egg, qui vient de remporter une si brillante victoire dans les Six Jours de Paris, alors qu'il avait gagné quinze jours auparavant une épreuve semblable à New-York, fut un élève du glorieux disparu, Lucien Petit-Breton.

J'habitais à Paris depuis l'âge de 16 ans, lorsque, en 1909, à 19 ans, je vins au cyclisme. En Suisse, mon pays natal, j'avais pratiqué le football, la natation, le patinage, le bobsleigh, mais pour me distraire plus que pour faire du sport. J'étais aussi un bon cycliste; néanmoins, il ne m'était jamais venu à l'idée de courir.

A Paris, j'étais dessinateur à la maison Panhard, lorsque je décidai de prendre part aux courses d'indépendants. Les débuts furent favorables. Je persévérai. En 1910, je recommence. En 1911, je prends une licence d'indépendant à l'U. V. F. et j'entre chez Peugeot. Je cours le Circuit de France, je gagne trois étapes et j'abandonne, malade, à Clermont-Ferrand. Alibert me fait passer, ainsi que mes camarades, sous la direction de Petit-Breton, comme lionceau. Je ne dirai jamais assez mon admiration pour un tel maître. Nous allons nous entraîner pendant un mois à Bayonne, avant la saison des courses, pour nous initier aux mystères de la route. Je quitte la maison Panhard. Dans Paris-Tours, je me classe septième; dans Paris-Bruxelles, je suis troisième et j'abandonne le tour de France à Grenoble. Trop jeune, je m'effondrais toujours dans les cinquante derniers kilomètres. Je me préparais au record de l'heure sans entraîneur, détenu par Berthet avec 41 kil. 520, depuis sept ans. Je réussissais couvrant 42 kil. 122. Deux essais ultérieurs me permirent de porter la distance à 44 kil. 247... et mon record est toujours debout.

J'ai couru dans toutes les spécialités, notamment dans les Six jours où je gagnai 4 courses sur 12 disputées.

Oscar Egg.

LA FÊTE NATIONALE DE VIGNAUD

L'excellent coureur de fond et de cross, Vignaud, recordman de France des 20 kilomètres, fit ses débuts au sport un 14 juillet.

Le 14 juillet 1911, — j'avais 18 ans, — une fête sportive avait été organisée à Bondy. Les propriétaires du pays avaient fait une kermesse avec jeux de ciseaux, de poële, de tonneaux, et une épreuve pédestre, réunissant une dizaine de jeunes gens, autour d'un rond point. Sur 1.200 mètres, je prenais 200 mètres d'avance sur le second et gagnais une bouteille de champagne !

Parmi les assistants, se trouvait une personne qui, aussitôt après l'arrivée, venait me féliciter, et me demandait si je n'avais jamais couru.

Je lui avouais que c'était la première fois que pareil accident m'arrivait. Mon interlocuteur me faisait entrer au patronage et, grâce aux conseils et aux soins que j'y recevais, je devenais six mois plus tard champion de Paris de cross de la Fédération des Patronages. Puis je gagnais le titre de champion de France et les victoires se succédaient.

Je suivais une vie régulière, ne commettant aucun abus. Malheureusement, la guerre mettait fin à ce développement. Après une absence de six ans, je revenais au Racing, en décembre 1919, et, le 9 janvier 1920, me classais second du Lemonnier, derrière Guillemot. Après ? Vous connaissez aussi bien que moi mes performances. Il en est qui auraient pu, parfois, être plus aidées par la chance.

Vignaud.

CASTE

Robert Caste disputa sa première course pédestre à l'âge de 11 ans et gagna aisément.

EGG

Le fameux cycliste complet, Oscar Egg, débuta à 19 ans dans le sport où il est devenu champion.

VIGNAUD

Vignaud courut pour la première fois, à l'âge de 18 ans, en 1911, et remporta une victoire.

LES PHASES DE L'APOSTOLAT DE Mme IRÈNE POPARD

Mme Irène Popard, la fameuse apôtre de la gymnastique harmonique, qui vient de remporter un si grand succès aux jeux olympiques féminins de Monte-Carlo, en donnant avec ses élèves une démonstration de sa méthode, est avant tout une scientifique. C'est ce qui fait la force de son enseignement.

C'est lors d'un voyage en Amérique, à l'âge de 17 ans, que me vint l'idée de l'éducation physique de la jeune fille. Je terminai mes études à l'Université de Boston, et fus émerveillée par les stades en plein air où jeunes filles et jeunes gens s'entraînaient. Ils avaient l'air si heureux et si maîtres de leurs gestes que je les admirais profondément, moi si gauche, si gênée dans mon action.

Aussitôt rentrée en France, je fut conseillée par l'éminent et regretté professeur Just Lucas-Championnière qui m'empêcha de partir à Stockholm, me déclarant que nous avions beaucoup mieux en France avec la méthode de mon regretté maître Démeny qui s'adaptait à notre race latine et donnait d'intéressants résultats.

Je débutais ainsi, puis travaillais toute la rééducation avec maman dans le service du grand professeur Bazy, à Beaujon. Par mon travail et mes observations personnelles, j'apportais des modifications.

La guerre survient ! En continuant mes cours d'éducation physique, on me confie dans un hôpital, un service de rééducation que j'ai conservé pendant cinq ans.

Puis, je me suis donnée entièrement à notre œuvre d'éducation de la femme et mon école prend le nom d'Institut de Gymnastique Harmonique.

Irène POPARD.

SPORTIVE DÈS L'ÉCOLE, NOUS DIT Mlle JANIAUD

Mlle Janiaud, la championne de lancement du javelot de "Femina-Sport", est, de même que Mlles Suzanne Liébrard, Delapierre, Brulé, ses compagnes de club, une des meilleures avocates du sport. C'est une athlète complète.

Au temps déjà lointain où, petite fille, je sautais à la corde dans la cour de la pension, je m'efforçais de maintenir ma supériorité sur mes camarades dans l'exécution du fameux « vinaigre », et de la « hauteur ».

Est-ce l'amour-propre qui me poussa à m'adonner aux exercices physiques ou l'habitude du grand air contractée sur la route, en faisant, très jeune, de la marche et de la bicyclette ? Je ne sais. Je ne puis vraiment prétendre m'être spécialisée volontairement dans le lancer du poids ou du javelot, car je pratique pas mal de sports que j'apprécie tous également. Comme je réussissais mieux dans certains, je m'y suis entraînée, sans toutefois abandonner les autres.

Pour appuyer par un exemple ma conviction personnelle sur la supériorité de l'effort de la volonté sur l'effort purement physique, je vous citerai la « promenade » que je fis, voici quelques années, lors de mon entraînement pour les 100 kilomètres des Audax. Pendant 60 kilomètres, je marchais seule, ayant manqué d'une demi-heure le rendez-vous du départ. Ce qui me permit, huit jours plus tard, d'accomplir la grande épreuve finale. D'ailleurs, ma devise n'est-elle pas : « *Mens sana in corpore sano* ».

Mlle JANIAUD.

(*A suivre*)

Mme POPARD

Mme Popard commença ses études d'éducation physique, en Amérique, à l'âge de 17 ans.

LE PROFESSEUR DÉMENY ET SON ÉLÈVE, Mme POPARD

C'est en suivant les conseils du regretté professeur Démeny (à droite), que Mme Irène Popard (la dernière de gauche à droite) s'initia aux mystères de la rythmique et créa sa célèbre méthode de gymnastique harmonique.

Mlle JANIAUD

Mlle Janiaud, championne de lancement du javelot, est une athlète éclectique.

Automobile

LES CANOTS DU MEETING DE MONACO

Par Henri PETIT

COMME L'AN DERNIER, LES MOTEURS D'AVIATION ÉQUIPAIENT LES PUISSANTS RACERS. LES COQUES, AU CONTRAIRE, ONT SUBI DES AMÉLIORATIONS SENSIBLES. POURQUOI NE PAS ORGANISER DES ÉPREUVES DEVANT SE COURIR PAR N'IMPORTE QUEL TEMPS ?

Le treizième meeting de Monaco vient de se terminer avec son succès habituel. Interrompue pendant la guerre, la série de ces intéressantes réunions, qui avaient débuté en 1904, a repris l'année dernière. Jusqu'alors, c'était notre regretté collaborateur Georges Prade qui en avait été le principal organisateur ; cette année, il a été remplacé par notre confrère Raymond Lestonnat qui assume les fonctions de commissaire général du meeting, et dont la compétence en matière maritime est reconnue par tous.

Le programme ne différait pas sensiblement des programmes précédents : le meeting de Monaco comporte, en effet, un certain nombre d'épreuves, aujourd'hui classiques, et qui permettent de suivre pas à pas les progrès dans la construction des canots automobiles. On peut dire sans exagération que c'est à Monaco qu'est né le sport du canot automobile, et que c'est là aussi qu'il s'est développé. Les problèmes soulevés par la préparation aux épreuves sont de divers ordres et intéressent les constructeurs de moteurs, et les constructeurs de coque.

Pour les moteurs, je ne crois pas, qu'à l'heure actuelle tout au moins, les épreuves du meeting de Monaco soient de nature à leur apporter des perfectionnements bien appréciables : le moteur du canot automobile de grande vitesse est, en effet, extrêmement proche parent du moteur d'aviation, à tel point, qu'aussi bien cette année que l'an dernier, c'étaient les moteurs d'aviation qui équipaient les puissants racers qui se sont disputé le championnat de la mer.

Pour les constructeurs de coques, la question est toute différente. La recherche de la moindre résistance à l'avancement est, en effet, loin de sa dernière évolution, et malgré les énormes progrès accomplis sur ce point depuis quinze ans, on peut espérer des améliorations encore très sensibles.

Autrefois, les embarcations qui prenaient part au meeting de Monaco étaient toutes des canots à quille ; peu à peu, les glisseurs, considérés d'abord comme des engins de pure curiosité, montrèrent leurs grandes qualités de vitesse. Malheureusement, ceux-ci font preuve d'une déplorable instabilité dès que la mer est tant soit peu agitée. Ce sont, à proprement parler, plutôt des embarcations de lacs ou de rivières que des embarcations marines, de même d'ailleurs que les canots que nous avons vus cette année à Monaco, et j'en arrive au plus grave reproche que l'on puisse adresser au programme des successifs meetings de Monaco, celui de n'être que des épreuves de sport pur.

Dans une course d'automobiles, les voitures de course diffèrent sans doute des voitures de tourisme, mais elles n'en diffèrent, en somme, que par le poids et l'aménagement ; je veux dire qu'une voiture de course est mieux qu'une voiture de tourisme, capable d'affronter les mauvaises routes, les virages durs et les parcours difficiles. Tout le contraire pour les embarcations de course. Les bons bateaux de pêche qui sortent par tous les temps, ou à peu près, n'ont rien de commun avec les racers ou même les cruisers de Monaco. Or, il semble que l'on pourrait faire une part plus grande aux embarcations utilisables pour la pêche ou même pour le tourisme nautique.

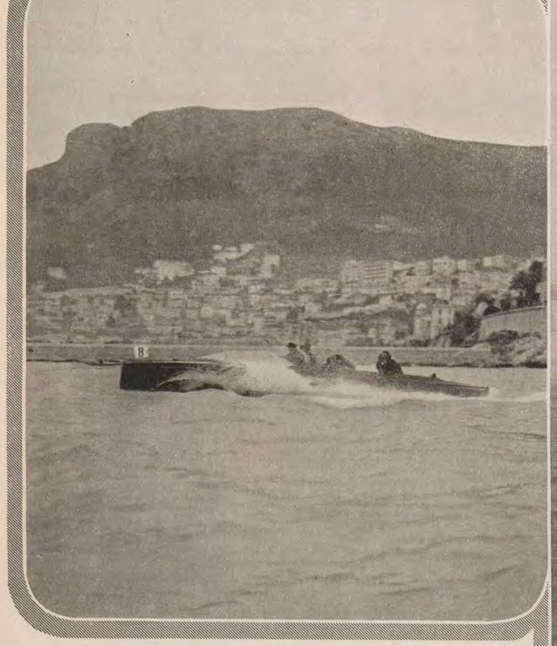
En fait, on a pu constater que chaque fois que la mer était tant soit peu agitée, les canots devaient rester au port et l'épreuve était remise au lendemain ou au jour suivant. Combien plus intéressantes seraient des épreuves qui pourraient être courues par tous les temps, de même qu'une course automobile peut être courue sur n'importe quelle route, et quel que soit l'état de l'atmosphère.

Nous ne donnerons pas les résultats du très grand nombre de courses qui se sont couru à Monaco ; signalons simplement que l'épreuve la plus enviée de toutes, le Championnat de la Mer, a été remportée cette année par un canot Nieuport, muni d'un moteur Hispano. Ces constructeurs prennent ainsi brillamment leur revanche de l'année dernière.

Six canots s'étaient alignés dans cette épreuve, qui porte le nom de Prix Georges Prade. Au bout de 200 mètres, Excelsior XVIII avait une panne. Le Nieuport I prenait la tête dès le début et battait ses adversaires de 11 tours, abaisssant même le record de l'épreuve. Il couvrait les 200 kilomètres du parcours en 3 h. 12 m. 6 s. 3/5. Il battait le Cantieri Baglietto, 2e, en 4 h. 52 m. 59 s, 3/5, le Nieuport II, 3e, en 5 h. 05 m. 58 s. 3/5, et le Myosotis, 4e, en 5 h. 06 m. 57 s. 2/5. Dans la finale de la Coupe du Prince de Monaco, disputée sur le kilomètre, départ arrêté, suivi du mille marin lancé, le Nieuport I parcourait les 2.852 mètres, en 3 m. 41 s. 3/5.

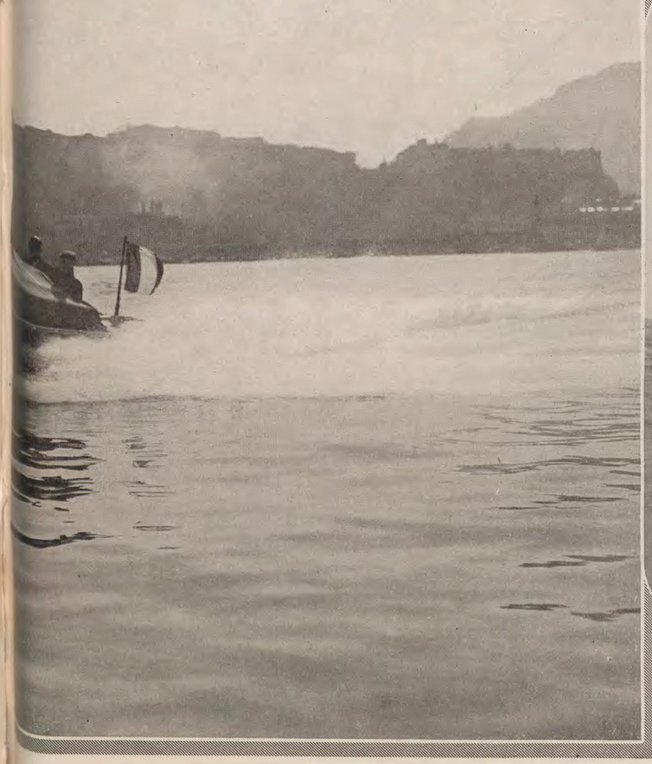
Au point de vue pratique, le résultat le plus intéressant du meeting a été obtenu par le cruiser de série 8 m. 25, Ysmona, construit et barré de main de maître par M. Deschamps, le réputé constructeur de Neuilly-sur-Seine. Ce magnifique bateau de plaisance, muni d'un simple 45 HP, a couvert par tous les temps ses tours avec une régularité de chronomètre, effectuant ainsi sans une seule panne près de 600 kilomètres. C'est la première fois, depuis la création du meeting, que ce fait remarquable se produit et qu'un cruiser de force trois et quatre fois moindre se classe deuxième sur des concurrents de force plus que triple et obtient le Prix d'Elégance.

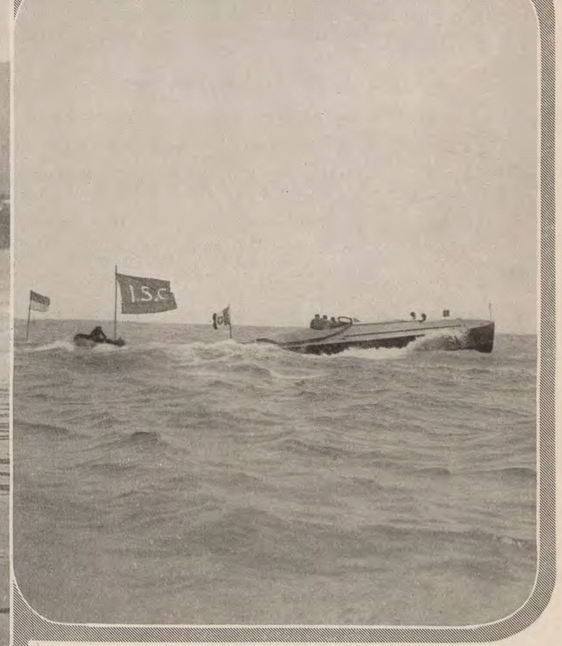
Après les courses d'embarcations, une semaine a été consacrée à des exhibitions d'hydravions. La tentative la plus intéressante exécutée à Monaco a été la traversée Monaco-Ajaccio et retour qui représente un parcours de 492 kilomètres. En comparant les comptes rendus journaliers des épreuves pour embarcations, et des épreuves pour hydravions, dont certaines ont eu lieu le même jour, on constate qu'il est plus facile et plus sûr de se rendre de Monaco en Corse par la voie des airs qu'à bord d'un bateau automobile, ces derniers étant retenus au port par des temps qui permettent aux hydravions



LE NIEUPORT II

Les deux racers, le Nieuport I *(cliché du milieu)* et le Nieuport II, furent les grands triomphateurs du meeting de Monaco. Ils remportèrent les Prix de Monte-Carlo, Demanest, de l'I. S. C. de Monaco, Louis Forest, du Championnat de la Mer, etc.





LE CANTIERI BAGLIETTO

Le Cantieri Baglietto second, à 1 h. 40 m. 46 s., derrière le Nieuport I dans le Championnat de la Mer en 4 h. 52 m. 59 s. pour les 200 kil. Il se classait également second dans la Coupe du Prince de Monaco et finissait 1er dans le Prix de la Condamine.

L'YSMONA, VAINQUEUR DU CONCOURS D'ELEGANCE

L'Ysmona, construit et barré par M. Deschamps, a couvert près de 600 kilomètres au cours du meeting et cela avec un simple moteur de 45 HP. L'Ysmona se classait 1er dans le Prix d'Elégance, 2e dans le Prix de l'International Sporting Club et l'Omnium.

de s'envoler et d'accomplir gaillardement leur double trajet : voilà certes un résultat auquel on n'aurait guère pu s'attendre lors des premiers essais de vol mécanique.

Nous croyons savoir que le programme de l'année prochaine, préparé longtemps à l'avance, permettra à nos constructeurs de mettre au point des canots qui marqueront un progrès. En 1921, nous avons vu avec regret certaines maisons s'abstenir, alors que leur succès et leur fortune étaient pourtant dus au meeting de Monaco. Ils auraient pu avoir une certaine reconnaissance d'abord et comprendre leur intérêt ensuite. C'est par les compétitions qu'on arrive à perfectionner la construction. Certains l'oublient trop aisément, mais il sera peut-être trop tard le jour où ils s'en rendront compte.

Henri PETIT.

A PROPOS D'UNE MANIFESTATION DE LA *VIE AU GRAND AIR*

LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT

NOUS AVONS ANNONCÉ, DANS NOTRE DERNIER NUMÉRO, QUE LA VIE AU GRAND AIR *ORGANISAIT POUR LES DERNIERS JOURS DE JUILLET, UNE ÉPREUVE, LE "CIRCUIT NORMAND", RÉSERVÉE AUX MOTOS, SIDE-CARS ET AUX BICYCLETTES A MOTEUR. NOUS DONNONS DES PRÉCISIONS SUR CETTE CATÉGORIE, SI INTÉRESSANTE.*

L'AUTOMOBILE est un luxe qui malheureusement n'est pas accessible à tous : le prix de la voiture elle-même, le prix de l'essence, l'usure des pneus, etc., tout fait de ce véhicule un engin réservé uniquement à quelques privilégiés.

La motocyclette évidemment est un gros progrès vers l'économie mais la soif de la vitesse réclamée sans cesse par les acheteurs a obligé les constructeurs à faire de nos motocyclettes modernes des appareils relativement coûteux et qui, s'ils n'atteignent pas le prix des voitures, nécessitent cependant une mise de fonds assez respectable.

Depuis de nombreuses années déjà, nos routes sont sillonnées par de nombreuses bicyclettes ; celles-ci, en effet, d'un prix modique en permettent l'achat aux modestes, mais évidemment il y a des inconvénients. Quels est celui d'entre nous qui, à la suite d'une course assez longue, arrivant au bas d'une côte, ne s'est pas senti découragé et n'a pas formé des vœux pour voir un petit moteur complaisant venir au secours de ses jambes fatiguées.

Quelques années avant la guerre, certains constructeurs avaient su déjà discerner tout l'intérêt qu'il y aurait pour eux à élaborer un petit moteur léger, susceptible de venir en aide aux cyclistes dans une côte ou de l'aider à vaincre un vent contraire par trop gênant. La difficulté était assez grande, car ce moteur devait être assez puissant pour ce qu'on avait à lui demander, mais d'autre part, il ne fallait pas que son poids ni que son encombrement soient trop grands, afin qu'en cas de panne, toujours possible, il ne devienne pas une gêne pour le cavalier.

Depuis, plusieurs modèles, tant en France qu'à l'Etranger, ont fait leur apparition sur le marché ; bon nombre d'entre eux ont donné d'excellents résultats. Tout récemment encore, dans un concours réservé à cette catégorie de véhicules et organisé par notre confrère *Moto-Revue*, nous avons été à même d'apprécier les efforts de quelques constructeurs.

Nous allons donner une courte description de trois modèles qui furent parmi les lauréats du concours dont il est parlé plus haut.

Le Cyclotracteur.

Cet appareil a été conçu en 1913, mais c'est en juin 1914 seulement que quelques-uns d'entre eux ont été livrés à la clientèle. Aujourd'hui, les usines construisent plus que jamais et 300 appareils sortent chaque jour, prêts à être livrés.

Le montage du cyclotracteur est relativement simple : il se place au-dessus de la roue avant ; il se compose d'un moteur mono-cylindrique alimenté par un réservoir en charge placé en avant du guidon, le carburateur est un Fill, il se compose d'une arrivée d'essence spéciale munie d'un dispositif à clapet destiné à remplacer la cuve à niveau constant ; deuxièmement, d'un gicleur calibré pour la puissance du moteur ; troisièmement, d'une clef de réglage permettant d'obtenir un mélange plus ou moins riche pour la marche du ralenti à la vitesse maxima.

La puissance est transmise à la roue par un galet qui vient frotter sur celle-ci. La mise en marche s'obtient de la façon suivante : après avoir légèrement ouvert la manette du carburateur, on monte à bicyclette, on appuie sur la poignée du décompresseur et après avoir légèrement tourné la vis d'embrayage, pour amener le galet en contact avec le pneu, le moteur se met en route ; on n'a plus alors qu'à lâcher la poignée du compresseur et à manœuvrer la manette du carburateur pour accélérer ou pour ralentir.

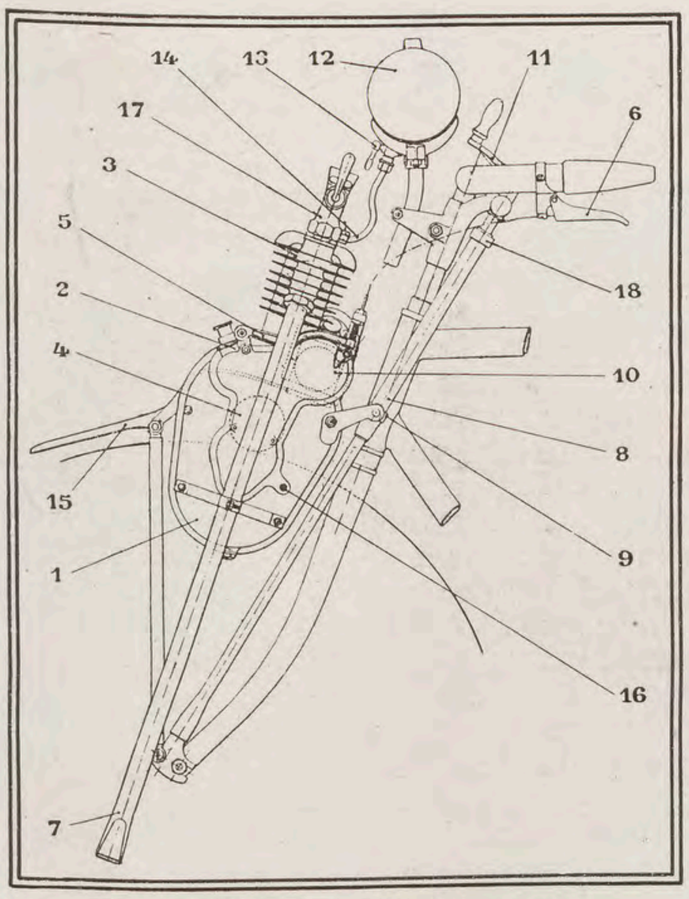


Fig. 1. Coupe du Cyclotracteur.

1. *Demi-carter, côté distribution.* - 2. *Bouchon de remplissage,* - 3. *Cylindre.* - 4. *Galet d'entraînement.* - 5. *Levier décompresseur.* - 6. *Commande Bowden.* - 7. *Tuyau d'échappement.* - 8. *Coulisseau.* - 9. *Coulisseau support de carter.* - 10. *Traverse de commande.* - 11. *Manivelle.* - 12. *Réservoir.* - 13. *Robinet d'alimentation.* - 14. *Tuyau d'arrivée d'essence.* - 15. *Pare-boue.* - 16. *Vis niveau ou vidange d'huile.* - 17. *Carburateur.* - 18. *Magnéto.*

La roue motrice Lumen.

Celle-ci non plus n'est pas une inconnue et nombre de nos lecteurs ont pu la voir circuler depuis longtemps. Les établissements Lumen se sont en quelque sorte spécialisés dans ce genre de construction. Il existe plusieurs modèles de roues motrices dont une en particulier a été spécialement étudiée pour les tandems ou tri-porteurs.

Contrairement au dispositif précédent, celui-ci est placé à côté de la roue arrière ; il se compose d'un moteur mono-cylindrique, de un cheval et demi de 55 d'alésage et de 60 de course, à refroidissement par air. La transmission se fait par engrenage à l'intérieur du moyeu. Le carburateur est un Claudel à niveau constant commandé par une manette d'air et une manette de gaz indépendantes ; il est alimenté par un réservoir spécial épousant la forme du garde-boue. Le poids de la roue complète est de 25 kg. environ. Ce qui, on l'avouera, n'est pas par trop excessif, et la puissance du moteur est suffisante pour permettre une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure.

Le moteur Fly-Voisin.

La grande firme Voisin n'a pas dédaigné de s'occuper d'un appareil aussi minime que celui-ci.

Il y a lieu de nous en féliciter, car, disons-le tout de suite, elle a pleinement réussi. Le dispositif se place à côté de la roue mais avec cette particularité que le cylindre est au-dessous du carter, comme on peut le voir sur notre figure. La partie supérieure du carter est articulée sur une fourche qui la relie à la tige de la selle tandis que la partie inférieure du cylindre porte une tête qui l'articule au moyen d'une douille sur le prolongement de l'axe arrière de la roue.

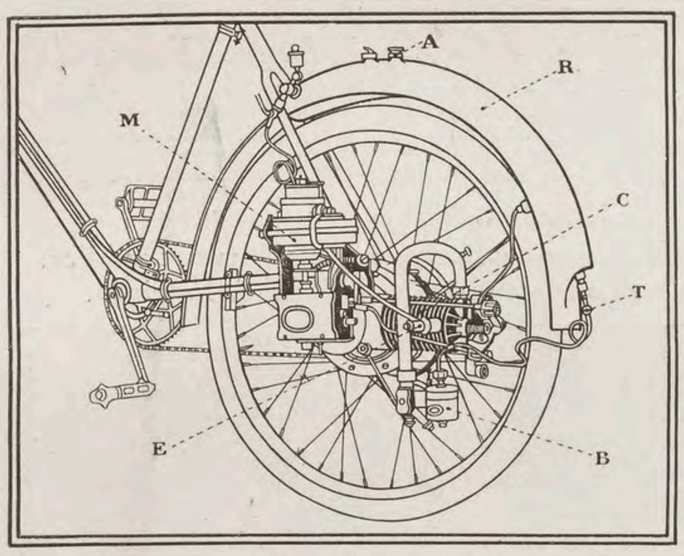


Fig. 2. Roue motrice " Lumen " en ordre de marche.

C. *Cylindre.* - B. *Carburateur.* - R. *Réservoir garde-boue.* - A. *Bouchon de remplissage.* - E. *Bougie.* - T. *Tuyau d'arrivée d'essence.* - M. *Magnéto.*

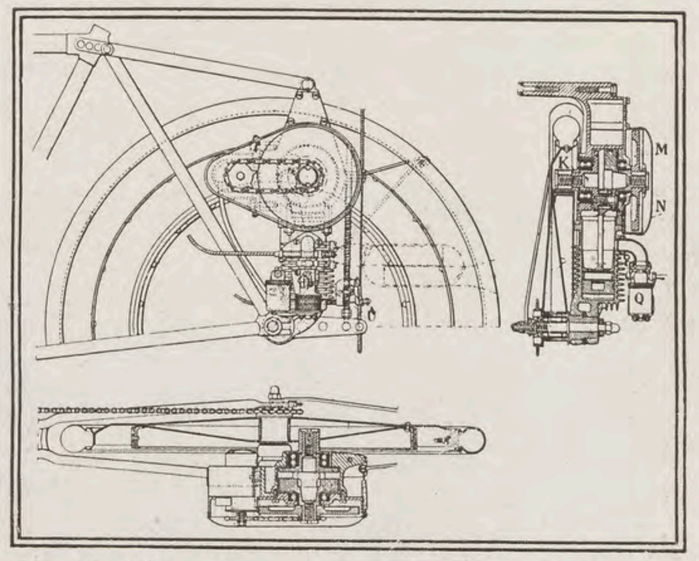


Fig. 3. Elévation, plan et coupe du Motor Fly. K. *Galet d'entraînement.* - M. *Volant.* - N. *Couvercle du pôle.* - P. *Carburateur.* - U. *Décompresseur.*

Un ressort tend à appliquer ce galet contre la poulie et produit l'entraînement.

Le moteur est un deux temps mono-cylindrique de 55 mm. d'alésage et de 66 mm. de course. Le débrayage est réalisé par un levier, actionné par un câble Bowden, lequel levier vient attaquer l'excentrique placé à la partie inférieure du cylindre et permet de soulever l'ensemble du bloc. Le carburateur est un Zénith du type motocyclette, sa tubulure vient déboucher à la partie supérieure du cylindre.

L'adjonction du moteur Fly à une bicyclette nécessite l'emploi d'une roue arrière spéciale. La mise en marche s'obtient de la façon suivante : on actionne le levier qui commande le débrayage du galet et on démarre au moyen des pédales. Lorsqu'on a acquis une vitesse suffisante, on agit sur le décompresseur, on embraye et le moteur se met en route. L'ensemble du moteur Fly pèse environ 35 kilogrammes et permet de réaliser une vitesse moyenne de 25 à 30 kilomètres.

On peut se rendre compte par les quelques observations que nous venons de soumettre que le problème dont nous parlions plus haut a été largement résolu. Les amateurs du moindre effort, possesseurs d'une bicyclette, n'ont donc que l'embarras du choix.

Pierre LEFEBVRE.

MA VICTOIRE DANS LE GRAND PRIX DE CORSE

Par Albert GUYOT

LE GRAND PRIX DE CORSE A ÉTÉ REMPORTÉ DANS DES CONDITIONS REMARQUABLES PAR LE CHAMPION ALBERT GUYOT, CONDUCTEUR DE LA RACE DES THÉRY ET DES BOILLOT. LE VAINQUEUR NOUS DONNE LES IMPRESSIONS QUE LUI A LAISSÉES SON VOYAGE EN CORSE

Lorsque la maison dont je pilotai la voiture décida de courir le Grand Prix de Corse et de m'y confier une de ses voitures, j'obtins de M. Bignan, avant toute chose, l'autorisation d'aller étudier le circuit choisi. Je partis donc là-bas et, sur place, je pus me rendre compte que sur les deux tiers du parcours, dans la partie Casamozza, Corte, Catteraggio, la vitesse, quelle que soit la puissance du moteur, serait limitée par suite des difficultés considérables d'une route sinueuse, étroite, au sol en fort mauvais état. Par contre, dans la partie Catteraggio, Casamozza, sur 40 kilomètres environ, on pouvait espérer réaliser les plus grandes vitesses. L'essentiel était de ne pas se tromper, d'éviter les imprudences et de méditer le proverbe *Chi va piano, va lentano.*

Muni de ces précieux renseignements, je revins à l'usine où l'on se mit à l'œuvre sans retard. Mon ami Cozan, ingénieur, chef d'atelier, ouvriers, tout le monde travailla d'arrache-pied et on sortit rapidement une voiture remarquablement étudiée pour le parcours.

Je partis en Corse, le 6 avril, et, le mauvais temps s'en mêlant, c'est à grand'peine que je pus faire un tour de circuit avec ma voiture de course avant l'épreuve.

Cependant, le jour du Grand Prix, je pris le départ avec confiance. Je savais seulement qu'il fallait ouvrir l'œil : le terrain était très dur, la montagne, par endroits, glissait sur la route, mais aussitôt des équipes spéciales de cantonniers faisaient place nette. Ceux qui sont chargés de ce service sur nos circuits auraient intérêt à aller prendre des leçons en Corse où, pourtant, c'était un début !

Tout d'abord, la malchance m'accabla : au premier tour, j'eus deux arrêts avant Corte. Je commençais à éprouver quelques craintes ! Au second tour, deux crevaisons : ça allait mal, d'autant plus que je dus faire 90 kilomètres sans pneu de rechange pour atteindre le ravitaillement qui était au départ du circuit, dont le tour était de 148 kilomètres. Enfin, j'arrivais au poste que j'attendais depuis si longtemps avec une impatience fébrile, convaincu que je n'avais plus le moindre espoir à garder. Je ravitaillais en essence et en pneumatiques, je repartais et terminais premier avec trente-cinq minutes d'avance sur le second, mon vieil ami Rougier. Dans la fameuse ligne droite, ma voiture répondant aux espoirs de ses constructeurs dépassait nettement le 150 à l'heure, malgré le lest et la carrosserie imposés. Une fois de plus, la marque que j'avais l'honneur de représenter avait triomphé.

Je suis très heureux d'avoir gagné cette importante épreuve. Je n'en avais jamais couru d'aussi dure, ce qui prouve que, malgré quelques mauvaises langues, les vieux sont toujours là.

Cela me permit également de connaître un pays merveilleux. Jamais le nom d'Ile de Beauté ne fut mieux mérité. On ne saurait trop conseiller à tous d'aller visiter la Corse : hospitalité et cordialité sont de tradition chez ses habitants, nous avons pu tous l'apprécier.

Une anecdote vous le prouvera.

Aux essais, ma voiture de tourisme tombe dans une rivière débordée, le Fiume Alezani, au phare d'Alistro. J'étais obligé, avec

LE GRAND PRIX DE LA CORSE EST GAGNÉ PAR GUYOT

M. LE TROCQUER FELICITE GUYOT
Après sa victoire, Guyot était félicité par M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, et acclamé par le très nombreux et très enthousiaste public présent à l'arrivée.

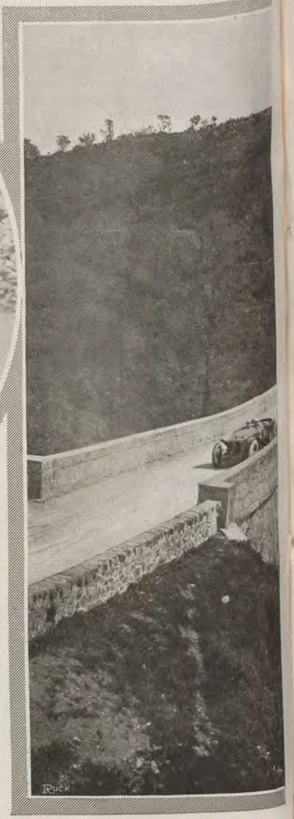
L'ARRIVEE
Malgré deux arrêts et des difficultés avec ses pneumatiques, Guyot prenait rapidement la tête et gagnait finalement, battant son suivant immédiat de 35 minutes.

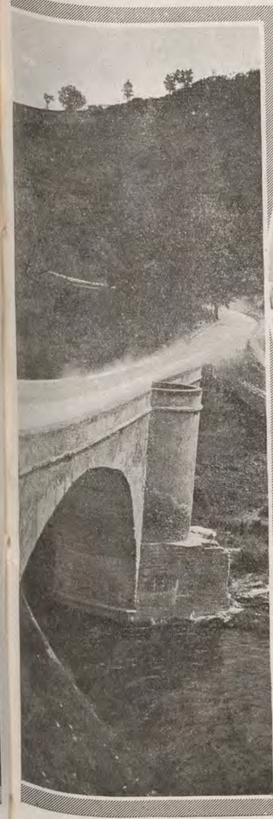
DU VAINQUEUR

ROUGIER, DEUXIÈME DU CIRCUIT
L'autre vétéran, Rougier, quatrième au premier tour, sixième au second, terminait deuxième de l'épreuve, couvrant les 441 kil. 900 en 6 heures 42 minutes 38 secondes 1/5.

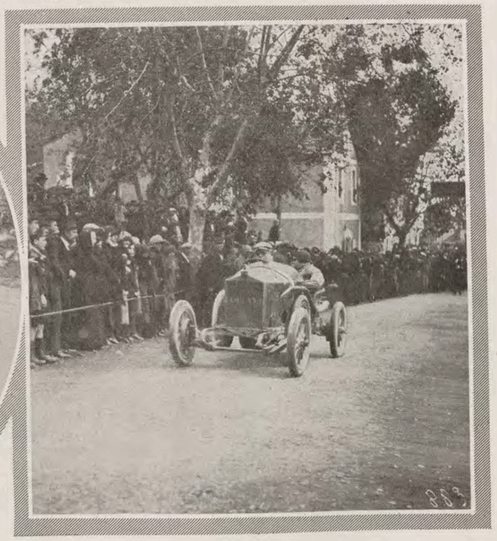
INGHIBERT, GAGNE LA CATÉGORIE TOURISTES
Inghibert faisait cavalier seul dans le Prix des Touristes, 1 tour de circuit, couvert en 2 h. 32 m. 17 s.

ROUGIER EN VITESSE
Rougier, après un début de course difficile, revenait bien et finissait 2e devant Repusseau.





REPUSSEAU, CLASSÉ 3e
Repusseau, après une course très régulière, finissait troisième. *A dr.* le vainqueur Guyot.



DELAUNAY, TUÉ EN COURSE
Delaunay qui courait dans la catégorie des voitures légères, capotait à 4 kilomètres de Corte et se tuait.

LE GRAND PRIX DE LA CORSE, ORGANISÉ PAR L'A. C. F. DE LA CORSE ET L'A. C. F. DE MARSEILLE, S'EST DISPUTÉ LE 21 AVRIL. LE CIRCUIT QUI MESURAIT 147 KIL. 300 M., DEVAIT ÊTRE COUVERT TROIS FOIS, SOIT 441 KIL. 900 M. LE GRAND PRIX OUVERT AUX VOITURES DE TROIS LITRES, RÉUNIT 9 PARTANTS. AU PREMIER TOUR, GUYOT ÉTAIT EN TÊTE DEVANT NOGUÉ ET RAGACHE. LES 147 KIL. 300 M. DU PREMIER TOUR ÉTAIENT COUVERTS PAR GUYOT, EN 2 HEURES 2 MINUTES 14 SECONDES 1/5. LE PASSAGE AU SECOND TOUR VOYAIT TOUJOURS GUYOT EN TÊTE AVEC 4 H. 10 M. 19 S. 1/5. DAUVERGNE ÉTAIT SECOND ET DU BARRY TROISIÈME. GUYOT COUVRAIT LE TROISIÈME ET DERNIER TOUR DU CIRCUIT DANS LE TEMPS RECORD DE 1 H. 57 ET GAGNAIT BATTANT ROUGIER ET REPUSSEAU. LES 441 KIL. 900 M., AVAIENT ÉTÉ COUVERTS EN 6 H. 07 M. 51 S. 2/5.

l'ingénieur Cozan, de faire 11 kilomètres à pied, avant de trouver une ferme. Nous entrons. Une quinzaine de Corses étaient réunis. Ils ressemblaient un peu aux types de bandits qu'on se représente avec trop de facilité là où on ne connaît pas le cœur de ces Français. Nous expliquons notre cas. Aussitôt c'est à qui nous rendra service. Un excellent dîner est vite préparé. On découvre même un lit — ce qui est rare — pour mon camarade. Cinq mulets sont harnachés et toute la troupe nous accompagne pour aller sortir ma voiture du trou où elle est enfoncée : besogne plutôt fatigante et longue. Nous passons une nuit délicieuse. Et, le lendemain, quand je veux payer, je me heurte à un refus cordial où l'on sent qu'insister serait de mauvais goût et ne pourrait que froisser ces braves gens.

Comme cet accueil nous changeait de celui qui nous fut réservé en tant de circonstances sur les circuits de la métropole !

Le jour de la course, mes quinze amis étaient mes plus grands admirateurs. Un peu gênants, cependant ! A chaque passage, ils me lançaient de vastes bouquets qui auraient risqué de m'assommer sans le grillage protecteur !

D'autre part, la police était faite par les habitants eux-mêmes et je vous garantis que ceux-ci firent preuve du plus remarquable dévouement. Ils avaient pensé à tout. En temps ordinaire, leurs troupeaux, qui contiennent parfois 150 et 200 chèvres, se promènent complaisamment sur la route, qui constitue en somme leur étable. Or, ce jour-là, on n'en vit aucune. Elles avaient dû être emmenées dans le maquis. Même les plus petits chiens étaient attachés à de solides cordes. Jamais un circuit ne fut mieux gardé. Et là encore la comparaison n'était pas à l'avantage de ceux que nous avons connus sur notre territoire.

GUYOT APRÈS SA VICTOIRE

Albert Guyot a remporté, une fois de plus, un éclatant succès dans le Grand Prix de la Corse, course extrêmement difficultueuse, qui mit en valeur ses qualités de conducteur habile.

Ce fut un séjour de cordialité, de beauté et de rêve.

Hélas ! notre joie fut gâtée par la mort de mon pauvre ami Pierre Delaunay, victime d'un terrible accident, après Corte. Lorsque, passant au second tour, je le vis étendu sur le bas côté et me rendis compte qu'il n'y avait plus rien à espérer, les larmes vinrent souvent troubler ma vue pendant le reste du parcours.

La ville de Bastia lui fit d'imposantes et touchantes funérailles. Dix minutes après la nouvelle de sa mort, tous les magasins fermèrent, tous les drapeaux furent retirés. La ville avait pris le deuil avec plus d'ensemble que s'il s'était agi d'un souverain. Tous les habitants assistèrent à l'enterrement. Il y avait plus de vingt couronnes offertes par toutes les Sociétés sportives, les autorités, les chauffeurs, les cochers et même les dames de la halle. Merci aux Corses !

Ce n'était que justice pour rendre hommage au grand patriote qui venait de s'éteindre. Pierre Delaunay avait été en effet un héros de la guerre. « Pilote d'une rare énergie, disait une de ses citations, a fait de nombreuses sorties comme bombardier à l'escadrille V. 14. Fait prisonnier à la suite d'une panne en pays ennemi, après deux essais d'évasion, a réussi, à la troisième tentative et, après vingt-cinq nuits de marche, à passer la frontière de Hollande. Rentré en France est revenu sur le front dans une escadrille de chasse. » Il avait accompli un trajet de 700 kilomètres à travers l'Allemagne. Quelque temps après, la Médaille militaire récompensait le vaillant que nous pleurons : « A fait preuve, tant comme mitrailleur en avion que comme pilote aviateur, des plus belles qualités militaires. Modèle de bravoure et d'énergie. Deux fois cité à l'ordre de l'armée. »

Pierre Delaunay qui se conduisit en héros pendant la guerre est mort pour le sport, victime d'un idéal, la vitesse. Les sportsmen n'ont pas le droit de l'oublier ! A. Guyot.

LES ÉPREUVES DE CONSOMMATION

Par Henri PETIT

LES ÉPREUVES DE CONSOMMATION DE JADIS ET CELLES D'AUJOURD'HUI. — NOTRE COLLABORATEUR, HENRI PETIT, VIENT DE REMPORTER UN BRILLANT SUCCÈS AU CONCOURS DU BIDON DE 5 LITRES DE LA FERTÉ-BERNARD. — AVANT LE CONCOURS DU MANS. LA NOUVELLE FORMULE DE L'A. C. DE L'OUEST

Si l'on parcourt des collections de revues automobiles datant de vingt ou vingt-cinq ans, on constate qu'à cette époque les épreuves de consommation étaient extrêmement nombreuses. Elles disparurent bientôt, et il faut arriver à l'année 1920 pour les voir surgir de nouveau. Il est intéressant d'examiner les causes de cette faveur et de cet oubli successif qu'a connu ce genre d'épreuves.

Dans les âges héroïques de l'automobile, il était courant d'établir un parallèle entre le prix de revient et les facilités d'usage de la voiture automobile, et de la voiture attelée. On ne connaissait pas alors — et pour cause — les hécatombes de pneumatiques que causèrent les premières voitures lourdes et rapides ; on admettait ingénument que la seule dépense d'une voiture automobile résidait dans le combustible et l'huile de graissage. Encore même, ne mentionnait-on guère la question huile, considérée comme sans importance.

Consommer peu d'essence, c'était donc le but que l'on se proposait alors pour bien montrer que la voiture automobile était essentiellement plus économique que la voiture attelée.

Avec le progrès, les voitures furent munies de moteurs plus puissants, marchèrent plus vite et consommèrent davantage. Le prix de l'essence resta sensiblement le même, ou tout au moins n'augmenta que peu. Bientôt, la dépense en pneumatiques des voitures rapides fut telle, comparée à la dépense de combustible, que l'économie d'essence passa au second, voire même au troisième plan. D'ailleurs, à ce moment, l'automobile avait gagné sa cause sur le cheval, et il n'était plus question de chercher à établir sa supériorité acquise pour tous. Ajoutez à cela les difficultés matérielles d'organiser et de surveiller une épreuve de consommation, et vous comprendrez pourquoi la Coupe de la Presse de 1907 fut la dernière de ces épreuves.

En 1920, nous voyons reparaître une épreuve de consommation qui suscite autour d'elle un intérêt énorme, à tel point que cette année il se crée partout des concours de consommation : tous les meetings automobiles, ou presque, comportent une épreuve de consommation en France, en Italie, en Angleterre, et même en Amérique.

Or, il n'est pas inutile de rappeler que le signal du renouveau des concours de consommation a été donné par une toute petite Association médico-sportive, sous le titre de *Concours du bidon de 5 litres*, organisé à La Ferté-Bernard, par notre tout jeune confrère Auto-Médica-Revue.

Le concours du bidon a été antérieur, en effet, au concours du Mans, et je crois même que c'est à La Ferté-Bernard que les organisateurs du meeting du Mans prirent l'idée du concours de consommation.

LE CONCOURS DU BIDON DE 5 LITRES

Ce concours du bidon de 5 litres vient d'avoir lieu, pour la deuxième fois cette année, avec un fort beau succès, compte tenu de l'intérêt local qu'il présentait.

La formule inaugurée par le Dr Collière, le promoteur de l'épreuve, est particulièrement simple et claire ; il s'agit, ne l'oublions pas, de montrer quelle est la meilleure voiture du type médical au point de vue consommation. L'épreuve a donc, en somme, un but de démonstration commerciale : elle permet au médecin, client éventuel, de juger, par les résultats contrôlés du concours, quelle est la voiture la plus économique.

Donc, toutes les voitures, quelle que soit leur puissance, reçoivent en tout et pour tout 5 litres de carburant ; on leur donne le départ sur le circuit déterminé, et celle qui va le plus loin en faisant une vitesse moyenne d'au moins 30 kilomètres à l'heure, gagne.

Pour qu'on puisse comparer des choses comparables, les voitures sont rangées dans un certain nombre de catégories. Ces catégories sont d'ailleurs déterminées uniquement par le nombre de places que comporte le véhicule : il s'agit, en effet répétons-le, uniquement d'une démonstration commerciale, et ce qui intéresse le client, c'est de savoir combien sa voiture peut transporter de voyageurs, et non pas si son moteur comporte deux ou quatre cylindres, si son alésage a 50 ou 90 millimètres.

Malgré un temps abominable, tempête de neige épaisse, qui ne cessa pas pendant toute la durée de l'épreuve, vent violent et routes complètement détrempées, une quinzaine de concurrents s'alignèrent au départ. Le gagnant du classement général fut l'imbattable quadrilette Peugeot qui, avec ses 5 litres, couvrit 117 kilomètres : ce fut d'ailleurs le seul véhicule qui dépassa 100 kilomètres avec la quantité allouée de carburant.

LE CONCOURS DU MANS

Le concours du Mans qui va avoir lieu dans quelques jours procède d'une autre idée. Les organisateurs ont voulu, par la formule qu'ils ont adoptée pour le règlement, faire travailler les constructeurs, et permettre de réaliser, par conséquent, des progrès dans la construction des voitures automobiles.

L'énorme intérêt soulevé d'abord par la première épreuve de 1920, et surtout par l'épreuve de cette année, montre que les organisateurs ont vu juste : il n'est guère de maisons automobiles, en effet, qui ne se soient longuement préparées pour envoyer des véhicules au concours, et si toutes les solutions adoptées sur les voitures ainsi réalisées ne sont pas intégralement et immédiatement applicables aux voitures de série, il n'en est pas moins vrai qu'elles serviront de base à des perfectionnements notables et certains.

Dans l'attribution du carburant, le règlement tient compte à la fois de la cylindrée du moteur, et du poids de la voiture : on a cherché ainsi à donner des chances aussi égales que possible à tous les véhicules participant au concours, afin de rendre les résultats comparables.

L'année dernière, l'épreuve se bornait simplement à un concours de consommation ; cette année elle se complique d'une course de vitesse à laquelle devront obligatoirement participer les trois vainqueurs de chaque catégorie à la consommation.

Le problème posé aux concurrents est donc infiniment plus difficile que l'an dernier, puisque en dehors de la moyenne minimum qui leur est imposée à la consommation, leurs voitures devront faire preuve de certaines qualités de vitesse, et cela malgré qu'il soit interdit de toucher en rien au réglage des carburateurs entre les deux épreuves.

Remarquons que cette formule qui peut se résumer ainsi : consommation réduite pour la marche à allure relativement lente, et vitesse aussi grande que possible, correspond fort bien à ce que désire tout propriétaire d'une voiture de tourisme. Il veut pouvoir marcher vite quand il en a besoin et que la route s'y prête, mais il voudrait aussi ne consommer que très peu lorsqu'il n'utilise pas toute la vitesse de sa voiture.

Il n'est pas douteux que les études poursuivies par les constructeurs, sur leurs voitures du Mans, ne soient extrêmement fécondes pour les voitures de tourisme de l'avenir, et seuls les esprits bornés, à courte vue, dénieront toute valeur objective aux épreuves de consommation.

Henri PETIT.

NOUVEAUTÉS

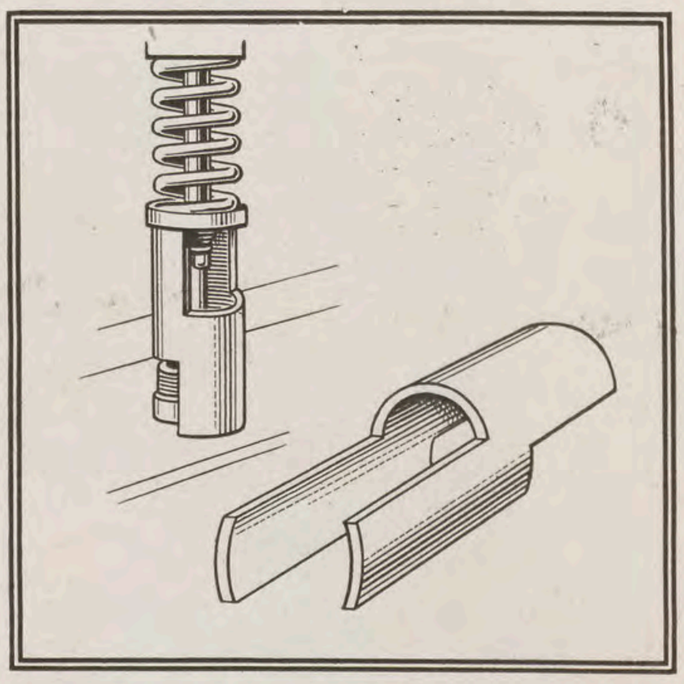
Un lève-soupapes original.

Il existe un grand nombre de modèles de lève-soupapes.

En voici un particulièrement simple et que chaque propriétaire d'automobile peut fabriquer à peu de frais.

Pour le faire, on prend un tube dont on coupe un tronçon ; une longueur de ce tronçon doit être égale à la distance entre l'embase des guides des poussoirs et la cuvette des ressorts de soupapes lorsque celles-ci sont soulevées de leur siège par la came. On découpe ce tube suivant la forme indiquée par la figure. Voici la manière de s'en servir :

Pour démonter une soupape, on prend le tube



préparé comme il est indiqué par la figurine, puis on donne un tour de manivelle au moteur : la soupape reste en l'air, maintenue par le tube.

En appuyant sur la tête du clapet, on fait glisser la tige, tandis que le ressort reste comprimé ; on peut alors, sans aucune difficulté, enlever la clavette et sortir la soupape.

Il n'y a aucun inconvénient à laisser en place le ressort de la soupape jusqu'au moment du remontage. Celui-ci s'effectue de la façon inverse au démontage ; on met en place le clapet, on glisse la clavette dans son logement, on fait tourner le moteur à la main jusqu'à ce que le taquet se soulève ; le lève-soupapes est alors dégagé,

LA COURSE DE COTE D'ARGENTEUIL

LA CLASSIQUE ÉPREUVE QUI, CHAQUE ANNÉE, EST LA PREMIÈRE COURSE MOTOCYCLISTE S'EST DISPUTÉE LE 10 AVRIL. 58 MACHINES PRENAIENT LE DÉPART ET 7 RECORDS ÉTAIENT ABAISSÉS DANS LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES

JOLLY GRIMPE A 90 A L'HEURE

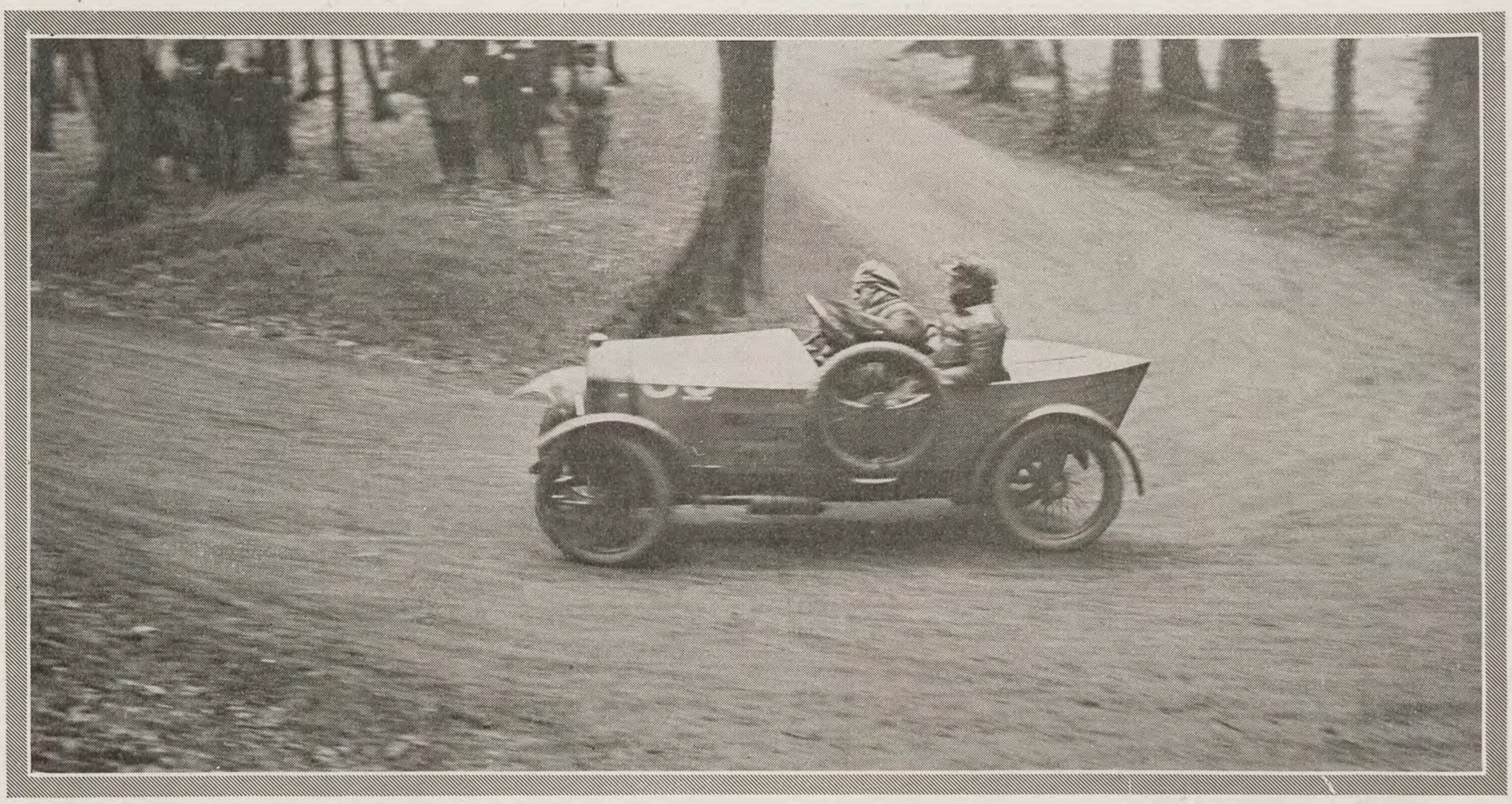
Jolly, sur motocyclette Alcyon de 500 cmc, se classait premier du classement général et battait le record de l'épreuve (1 m. 50 s.). Guiguet, sur Alcyon de 350 cmc, battait aussi le record, faisant un meilleur temps que certaines machines de 750 cmc et 1.000 cmc.

Mme JANIN EN COURSE

Mme Janin, sur scooter Dorte d'un modèle nouveau, réussit un très bel exploit en montant la côte qui, il ne faut pas l'oublier, accuse en certains endroits, un pourcentage de 10 o/o, dans le temps excellent de 4 minutes 47 secondes.

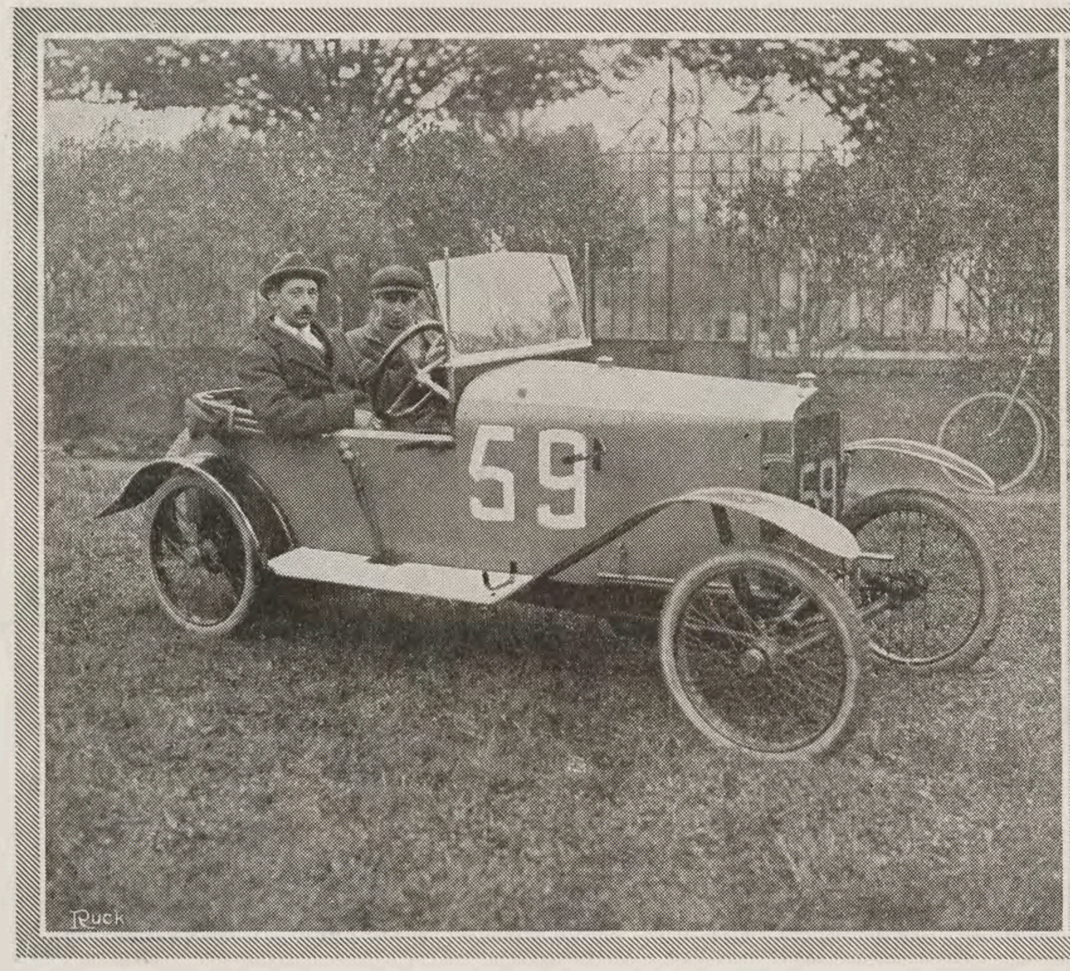
LE CONCOURS D'ENDURANCE DE L'U. M. F.

CINQUANTE-QUATRE MACHINES ONT PRIS PART AU CONCOURS D'ENDURANCE ORGANISÉ PAR L'UNION MOTOCYCLISTE DE FRANCE, LE 24 AVRIL, SUR LE CIRCUIT DE MARLY, QUI MESURAIT 8 KIL. 500 ET DEVAIT ÊTRE COUVERT 30 FOIS.



MOURRE, SUR CYCLECAR MOURRE-MAJOR

Antoine Mourre, sur son nouveau modèle Sport très remarqué, a fait triompher la transmission par friction. Après une course qui confirma les qualités routières de son véhicule, il dut abandonner, à la suite d'un incident purement forfuit : une pierre projetée accidentellement ayant brisé la tige du levier de son changement de vitesse.

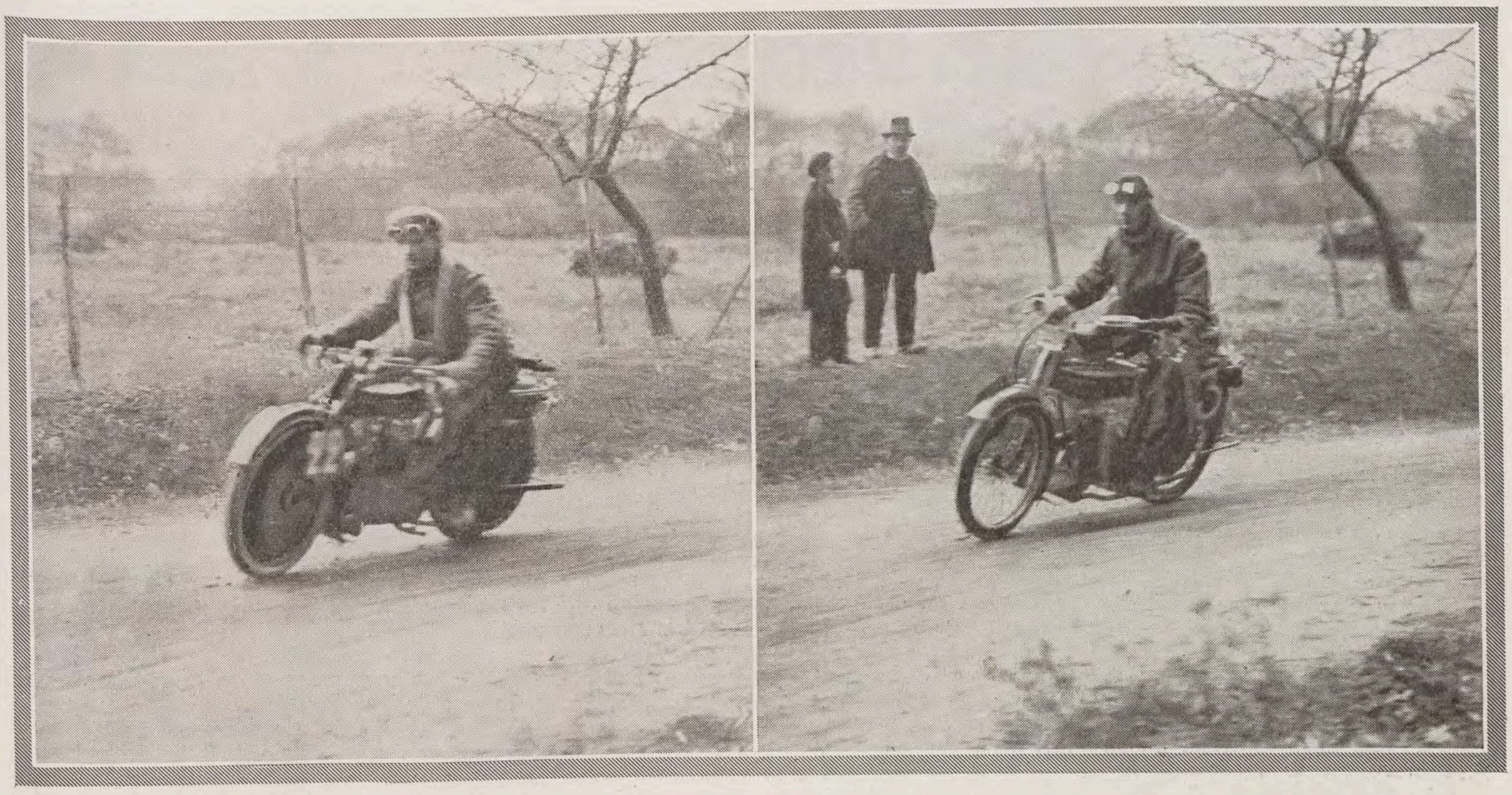


M. BLANC, SUR CYCLECAR TOM POUCE

M. Blanc renouvela, sur ce parcours difficile, ses belles performances antérieures : Grand Prix des cyclecars, Circuit du Mans, Concours de Consommation du Mans. Il aurait été certainement parmi les vainqueurs si une panne de magnéto ne l'avait arrêté.

BARTHÉLEMY, VAINQUEUR DES 500 CMC

Dans la catégorie des 500 cmc, Barthélemy se classait premier ex-æquo avec Naas et Bastide, tous trois finissant le parcours sans aucune pénalisation. Le succès récompensait ainsi trois courageux, véritables virtuoses de la motocyclette.



CONTANT SUR BLÉRIOT

L'équipe Blériot a confirmé sur ce parcours difficile les remarquables qualités d'endurance de ces motos établies dans les épreuves précédentes, en particulier dans Paris-Nice où elles furent seules des 500 cmc à terminer au complet et remportèrent 3 médailles d'or.

VERNILLET, PREMIER DE LA CATÉGORIE DE 250 CMC

Vernillet, sur Royal Enfield 2 temps, 21/4 HP, merveille de mécanique, et M. Oblin, sur une 8 HP, Royal Enfield également, avec side-car, ont surpris les spectateurs de cette épreuve par la régularité et l'endurance de leurs machines, munies du nouveau moteur Vickers.

LE CONCOURS PEUGEOT

La Société Peugeot est une des plus anciennes maisons ayant construit des bicyclettes. Depuis fort longtemps, en effet, bicycles, tricycles et bicyclettes, portant la marque bien connue du Lion, sillonnent les routes de France, à la grande satisfaction de leurs propriétaires.

La qualité de la fabrication des produits de la Société Peugeot n'est plus à établir : tous ceux, que le sport cycliste intéresse de près ou de loin, sont depuis longtemps fixés là-dessus, et tous ceux aussi qui s'intéressent au cyclisme, non pas en tant que sport mais en tant que moyen de transport.

Affirmer la qualité des cycles Peugeot est bien, prouver la valeur de cette affirmation est mieux. Or, tout ce qu'affirme Peugeot, Peugeot le prouve.

C'est pour faire cette preuve que cette importante Société vient d'instituer un concours à la participation duquel elle convie tous ses clients.

En première ligne, et tout naturellement, c'est à sa vieille et fidèle clientèle qu'elle s'adresse. Elle invite tous les cyclistes possédant une machine Peugeot (bicycle, tricycle ou bicyclette), achetée avant 1909, c'est-à-dire roulant depuis plus de douze ans et toujours en état de marche, à la présenter à l'agent de Peugeot de leur localité.

L'ancienneté des machines sera déterminée par le numéro d'ordre inscrit sur le cadre.

Les propriétaires des 1.200 machines les plus anciennes recevront chacun un prix : les prix les plus importants sont naturellement réservés aux propriétaires des plus anciennes machines.

Le premier prix est constitué par une motocyclette Peugeot, le deuxième par une bicyclette Peugeot type luxe, puis viennent les bicyclettes type tourisme, des phares électriques et des objets souvenir : montres, portefeuilles, etc.

A peine cet appel à la clientèle était-il lancé que les réponses arrivaient en foule, par centaines d'abord, par milliers ensuite, à tel point que le succès remporté dépasse, et de beaucoup, les plus belles espérances : jamais Peugeot lui-même ne se figurait avoir autant de machines roulant depuis une durée aussi longue.

On peut dire vraiment que la Peugeot est la bicyclette qui dure.

Tous les possesseurs de vieilles machines Peugeot sont bien fixés sur la valeur de la production des Usines du Doubs.

Pour convaincre ceux qui ne sont pas venus encore à cette marque, Peugeot a créé une série spéciale de prix dans son concours, destinés à tous ses nouveaux clients.

Toutes les personnes qui achèteront une bicyclette Peugeot avant le 15 août 1921, pourront participer à ce concours et prétendre à l'un de ses nombreux et importants prix. Elles auront à dire quels sont, à leur avis, les dix coureurs les plus célèbres parmi ceux qui figurent sur une liste nombreuse, et qui tous, ont remporté les plus belles victoires du cyclisme sur des bicyclettes Peugeot.

Une liste idéale sera établie suivant les grands principes du suffrage universel, et 1.200 prix seront attribués à ceux des concurrents qui auront envoyé une liste se rapprochant le plus de la liste idéale.

Parmi les prix, indiquons que le premier est constitué par une quadrilette Peugeot, le second par une motocyclette, et que parmi les autres figurent un certain nombre de bicyclettes, de phares électriques, de montres et d'objets souvenir.

Comme on le voit, Peugeot, tout en montrant à ses vieux clients qu'il leur était reconnaissant d'être fidèles à sa marque, a fourni à tous la possibilité de participer à son intéressant concours : c'est là une initiative dont on ne saurait trop féliciter notre Grande Maison de cycles, initiative qui commence déjà d'ailleurs à porter ses fruits.

Les manifestations de la Vie au grand air

5 MAI : COUPE DE YACHTING
5 JUIN : LE SCOLAIRE COMPLET
19 JUIN : LA FRANÇAISE SPORTIVE IDÉALE
28 AU 31 JUILLET : LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT

La *Vie au Grand Air* se devait à elle-même d'organiser des épreuves originales, d'une portée utilitaire. Elle croit avoir réussi cette année. Nul ne pourrait nier l'importance des manifestations qui vont se dérouler sur son initiative.

LE SCOLAIRE COMPLET C'est le 5 juin que se disputeront au Stade Pershing les épreuves du Scolaire Complet. Jusqu'ici, des familles encore réfractaires au sport, déclaraient qu'elles ne voulaient pas voir leurs enfants se livrer aux exercices physiques, ceux-ci se conciliant mal avec le travail scolaire. Des exemples multiples ont prouvé qu'on pouvait être à la fois un champion et un intellectuel.

La *Vie au Grand Air* décida donc de montrer de façon péremptoire que le Scolaire Complet était réalisable, c'est-à-dire qu'il pouvait être en même temps bon sportif et bon élève. En un mot, le *mens sana in corpore sano* devait être établi de façon officielle.

C'est ainsi que, le 5 juin, dans l'immense Stade Pershing, nous verrons, présentés par tous les lycées et établissements de l'Académie de Paris, les meilleurs échantillons sportifs intellectuels. L'élite de la jeunesse sera réunie et nous fera assister à une réunion où nous aurons sans aucun doute l'occasion de saluer la révélation de plusieurs champions de demain qui pourront, par la suite, écrire sur les sports et comprendre les finesses et les mystères de la tactique, choses qu'un cerveau inculte ne peut arriver à saisir.

L'élaboration du programme de la fête du 5 juin a été confiée à trois compétences : MM. J.-A. Bernard, professeur agrégé à Stanislas ; Marcel Delarbre, l'organisateur le plus expert et le plus loyal de toutes les grandes épreuves ; le capitaine Cambier, qui ne se contenta pas d'être un héros de la guerre, et qui est l'un des techniciens les plus remarquables de l'athlétisme.

Tous les lycées et collèges de la région parisienne sont engagés. L'accord a été unanime et nous ne craignons pas de paraître prétentieux en prédisant un très grand succès à ce meeting qui deviendra classique et s'étendra, sans doute avant longtemps, à tous les établissements scolaires de France.

Le programme se compose des épreuves suivantes :

1° Course de 60 mètres : 2° Course de 300 mètres ; 3° Course de 1.000 mètres ; 4° Course de relais de 500 mètres par équipes de 8 coureurs (7 × 60 m. + 80 m.) ; 5° Concours de lancement du poids de 5 kilogrammes ; 6° Epreuve de grimper.

Epreuves hors concours :

1° 200 mètres haies ; 2° Saut à la perche ; 3° Javelot.

On voit que, tenant compte de la période des examens et concours, nous n'avons pas voulu imposer de trop dures épreuves aux concurrents. Les familles peuvent avoir confiance : leurs enfants ne seront pas surmenés et pourront terminer leur année scolaire par un magnifique succès sportif, s'ajoutant à leurs récompenses du palmarès.

Le Scolaire Complet est ouvert à tout élève n'ayant pas plus de vingt ans. De cette façon, les jeunes ne seront pas désavantagés et pourront lutter avec chance de succès contre « les grands ».

Ajoutons que l'épreuve du Scolaire Complet est organisée sous le patronage de M. le Ministre de l'Instruction publique et de M. le Recteur de l'Académie de Paris, qui ont bien voulu encourager ainsi l'initiative de la *Vie au Grand Air*.

LA FRANÇAISE SPORTIVE IDÉALE Ce siècle avait neuf ans ! Le sport féminin naquit. En 1909, en effet, la société sportive En Avant créa une section féminine. Trois ans après, Femina-Sport fut fondé. En 1915, alors que la guerre faisait rage et que les hommes avaient généralement d'autres soucis, ce fut le tour d'Académia. Et, en 1917, la Fédération des Sociétés Féminines Sportives voyait le jour.

En quelques années, le sport féminin a pris une importance considérable. La Fédération groupe plus de 100 Clubs. Et, chaque jour, la liste augmente. La femme a compris qu'elle a intérêt à pratiquer les exercices physiques dont elle a peut-être besoin plus encore que les hommes. Mais il y a encore des profanes qui protestent et considèrent que la sportive doit être forcément grosse, inélégante et vulgaire.

La *Vie au Grand Air* a voulu prouver que rien n'était plus inexact. Elle a créé une épreuve, appelée à un grand retentissement : la Française Sportive Idéale. Ce concours est doté par M. Basil Zaharoff, le grand mécène, de 5.000 francs de prix.

C'est le 19 juin, au Stade Elisabeth, que se déroulera cette manifestation infiniment originale, ouverte à toutes les jeunes filles pratiquant le sport depuis un certain temps et pouvant produire, si j'ose dire, un véritable état civil sportif. La Fédération des Sports Féminins jugera en dernier ressort des qualifications. C'est à elle que devront être adressées jusqu'au 1er juin les engagements accompagnés d'un droit d'entrée de 2 francs.

Le concours comportera trois sortes d'épreuves :

1° Epreuves athlétiques ; 2° Exercices rythmiques ; 3° Maintien et distinction.

1° *Epreuves athlétiques*. — Course de 80 mètres ; saut en hauteur avec élan ; lancement du javelot.

2° *Exercices rythmiques*. — Exécution, soit par groupe, soit individuellement, de danses rythmiques.

3° *Maintien et distinction*. — Ces qualités essentiellement féminines seront jugées par un jury spécial.

L'attribution des points sera faite de la façon suivante : sur 100 points, le coefficient sera de 60 points pour l'athlétisme, 25 pour les exercices rythmiques et 15 pour le maintien et la distinction, à raison de 5 points pour chacun des trois groupes d'épreuves.

Les éliminatoires se disputeront, le 12 juin, au Stade Elisabeth, dans la matinée, et donneront 20 finalistes. Les concurrentes devront sauter au moins 1 m. 20 en hauteur et accomplir le 80 mètres en 11 secondes 4/5.

La journée de la Française Sportive Idéale comportera en outre une démonstration de toutes les écoles et méthodes de gymnastique harmonique et de danse rythmique.

C'est dire que la fête sera l'apothéose du sport féminin et nous ne doutons pas que le succès ne récompense notre initiative.

Jacques MORTANE.

AU COMMANDANT VUILLEMIN,
LE PRIX DE L'ACADÉMIE DES SPORTS

Le 29 avril, l'Académie des Sports a décerné son grand prix de 10.000 francs au commandant Vuillemin, qui restera sans contestation possible le plus admirable exemple de courage et d'héroïsme de la guerre aérienne. Cet entraîneur d'hommes, qui, du commencement jusqu'à la fin des hostilités, fut vraiment le plus grand as de toutes les aviations belligérantes, n'est pas assez connu du public.

L'Académie des Sports l'a découvert grâce à son raid de 1920, de Paris à Dakar. Elle aurait mieux fait de le récompenser pour ses exploits guerriers ! Les esprits chagrins pourront riposter en effet que les voyages anglais de Londres à Port-Darwin et de Londres au Cap étaient supérieurs. Ils ne se rendent pas compte que ceux-ci étaient organisés par le Gouvernement britannique, tandis que celui du commandant Vuillemin était désorganisé par l'organe de Coordination Générale de l'Aéronautique. Toutefois, il peut y avoir contestation, ou tout au moins discussion, tandis que pour les exploits de guerre, le commandant Vuillemin planait au-dessus de tous, sans qu'on puisse lui opposer qui que ce soit. Pourquoi en ce cas, avoir tant attendu pour le récompenser ? La guerre, m'a-t-on dit, a fermé le 11 novembre 1918 !

La victime de cet oubli est donc Mlle Suzanne Lenglen, qui est et restera, malgré ceux qui cherchent à lui barrer la route, la plus prodigieuse athlète que nous possédions. Comme fiche de consolation, l'Académie des Sports lui attribua l'an dernier le Prix Potocki et, cette année, une médaille d'or. L'oublier complètement aurait semblé moins extraordinaire. Un oubli est plus excusable qu'une injustice. A tous les points de vue, virtuosité, valeur, entraînement, constance dans le succès, effet moral à l'étranger, propagande sportive, Mlle Lenglen méritait le Grand Prix. L'an dernier, Georges Carpentier se vit accorder les 10.000 francs du prix ; cette année, c'est le commandant Vuillemin : c'est mieux, mais, en attendant, notre plus grand champion ne bénéficie que d'accessits, alors que, depuis longtemps, elle a droit à la plus haute distinction.

Le prix Potocki a été attribué au coureur à pied Guillemot.

J. M.

Aviation

APRÈS LE MEETING DE MONACO

NON, UN HYDRAVION N'EST PAS UN AVION

Par Jacques MORTANE

LE MEETING MONÉGASQUE D'HYDRAVIATION A PROUVÉ QUE LES CONSTRUCTEURS AVAIENT LE TORT DE CROIRE QU'UN HYDRAVION N'EST QU'UN AVION QUI VA SUR L'EAU. — LES TRAITRISES DE LA MER ONT MIS AU POINT LES CHOSES QUE LES LACS ET LES FLEUVES TRANQUILLES AVAIENT FAIT OUBLIER. — TROP DE CAPOTAGES, PAS ASSEZ D'ENGAGÉS !

Le meeting d'hydravions de Monte-Carlo, qui vient de se disputer, ne nous permettra pas de crier encore victoire. La question n'est pas du tout au point, telle est la seule conclusion que nous puissions tirer de la série d'épreuves.

Rendons d'abord hommage à ceux qui le méritent.

M. Camille Blanc avait offert 160.000 francs de prix, plus 5.000 francs à tout appareil venu en vol de plus de 500 kilomètres de distance et ayant effectué 100 kilomètres au cours du meeting. Comparez ces prix à ceux qu'alloue l'Aéro-Club à des épreuves beaucoup plus longues et compliquées et vous conviendrez que bouder Monaco, comme l'ont fait trop de constructeurs et pilotes, n'était pas une tactique très habile. Si les intéressés s'entendent pour lasser la générosité des Mécènes, ceux-ci fermeront simplement leur porte-monnaie. Le chœur des pleureurs s'élèvera à nouveau, mais trop tard ! Peut-on empêcher de se suicider celui qui se rejette à l'eau, après avoir été repêché plusieurs fois ?

Dieu merci, l'International Sporting Club de Monaco est patient. Il a décidé qu'un meeting se déroulerait encore en 1922 et, amélioration qu'on ne saurait trop mettre en évidence, que le programme serait élaboré vers le mois de juin, après conférence avec constructeurs et pilotes. De cette façon, les absents ne pourront pas accuser les organisateurs de les avoir pris de court.

C'est M. Raymond Lestonnat, l'éminent commissaire général, et son compétent collaborateur, M. Georges Berg, qui assureront la mise sur pied du nouveau meeting au point de vue technique et matériel. Ils le feront avec le même tact, la même fermeté bienveillante que cette année, et nous leur souhaitons d'être entourés d'auxiliaires de valeur prenant à cœur leur mission et lui accordant toute l'importance indispensable. Qu'on n'entende plus notamment ce dialogue dont je fus l'interlocuteur. C'était aussitôt après l'accident de Roget :

« Quelle malchance ! dis-je à un représentant officiel.

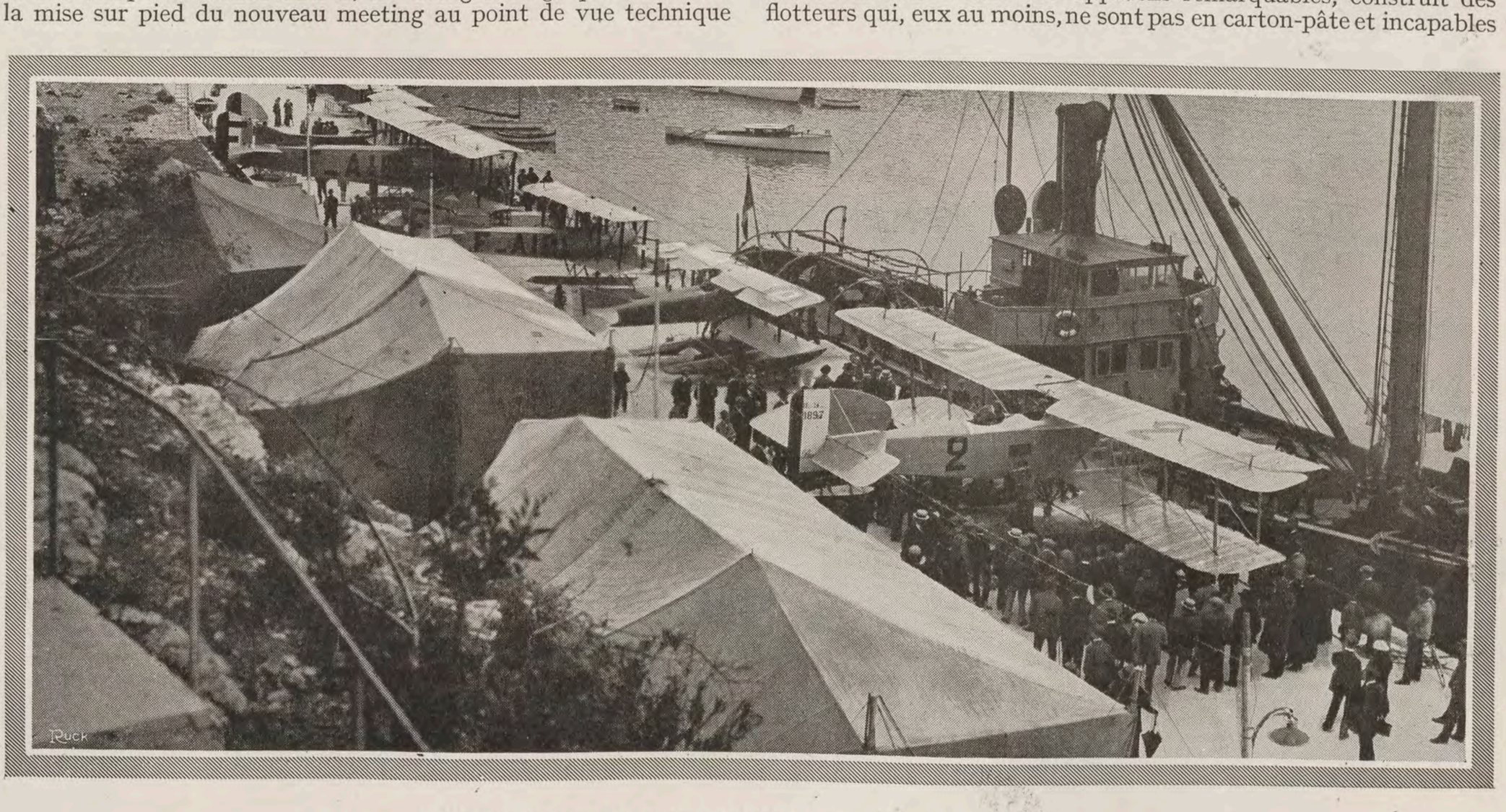
— Oui, il fait froid et il va pleuvoir, me répondit-il.

— Qu'importe le temps ! Je vous parle du capotage de Roget.

— Ah ! oui, c'est ennuyeux. »

Ceux qui ont connu les transes par lesquelles nous sommes tous passés en assistant à la mise hors de course du grand champion, et en craignant un instant que lui et son passager Klairval ne fussent noyés, comprendront qu'à cette minute, nul ne devait se soucier de regarder le thermomètre ou d'aller chercher un parapluie. Il y en avait un cependant !

Les constructeurs qui participèrent au meeting furent M. René Caudron, avec deux appareils, Bréguet avec un, la maison italienne Savoïa avec trois. Ajoutez à cette liste les deux avions appartenant au vaillant et infortuné Lallouette : un G. L. et un Spad ; soit, au total, 8 hydravions. Remercions M. René Caudron et félicitons-le. Il se tailla la part du lion et ce n'était que justice. Il était le seul à avoir accompli un véritable effort. Le succès l'a récompensé, bravo ! Il avait établi des appareils remarquables, construit des flotteurs qui, eux au moins, ne sont pas en carton-pâte et incapables



LES HYDRAVIONS SUR LE QUAI DE LA CONDAMINE

Le meeting d'hydravions de Monaco se déroula du 13 au 20 avril et ne fut pas favorisé par le temps. Outre les hydravions, l'hélicoptère de l'ingénieur français Etienne Oehmichen, était présenté. Il obtint un immense succès de curiosité. Son constructeur fit une remarquable conférence à laquelle assistaient MM. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, Camille Blanc et toutes les notabilités françaises et étrangères qui se trouvaient réunies à Monaco.

LE RETOUR D'AJACCIO

La croisière Monte-Carlo-Ajaccio et retour fut gagnée par Maïcon qui, sur son trimoteur Caudron, a couvert les 492 kil. en 4 h. 17 m. 8 s.

LES TRIOMPHATEURS DU

De gauche à droite : M. René Caudron, le remporté les plus beaux succès à Monaco; Ajaccio et retour; Courcy, son mécanicien;

MAICON

Maïcon effectua, avec trois personnes à bord, le voyage Monte-Carlo-Ajaccio et retour, entre 7 heures et 15 h. 18.

de résister à la plus petite vague. Ses flotteurs savent prendre la mer et donnent à l'hydravion une assiette absolue. L'incident dont a été victime Maïcon, le dernier jour, est un fait de la fatalité qui ne saurait faire oublier l'admirable performance accomplie dans l'ouragan, sur une mer déchaînée, avec trois personnes à bord et une charge considérable, lors de la course Monaco-Ajaccio-Monaco.

Le trimoteur a prouvé qu'il pouvait dédaigner les éléments en furie et le monomoteur Caudron de Poirée a montré que nulle virtuosité n'était interdite à l'hydravion. Ajoutez à cela que le même Poirée, — qui faisait ses débuts en hydravion, — s'est attribué la première place dans toutes les courses côtières. C'est là un magnifique bilan pour la maison Caudron.

Un autre détail prouvera, en même temps, le souci d'organisation et la bonté du constructeur. M. René Caudron avait emmené avec lui un ingénieur et huit mécaniciens qu'il fit voyager en première. Ses deux pilotes vinrent chacun par la voie des airs du Crotoy à Monaco. Tous logeaient au même hôtel que leur patron. Celui-ci prenait ses repas et était toujours avec ses pilotes et son ingénieur. Il ne faisait pas bande à part comme se plaisent à le faire les Louis XIV de l'industrie !

Il avait envisagé la question dans toute son étendue, il se conduisit comme un ami de son personnel, voilà deux raisons, l'une matérielle, l'autre morale, prouvant que la fortune, parfois, sait choisir le meilleur et le plus digne. Ceci console de tant d'autres injustices.

Le Caudron a triomphé des flots, comme il a vaincu récemment encore les montagnes, en Argentine, grâce à Mlle Bolland. Ces succès s'ajoutent dignement à l'incomparable palmarès de la marque glorieuse.

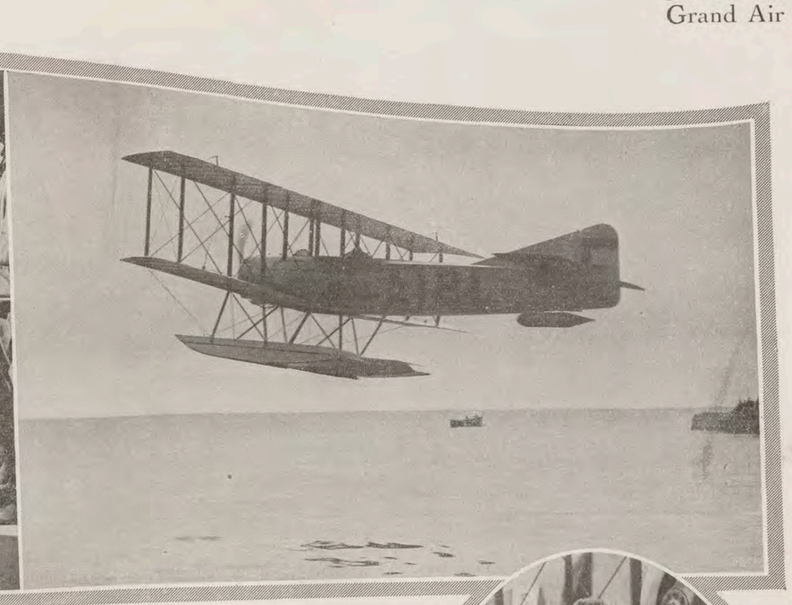
Un véritable apôtre avait engagé deux appareils qu'il avait achetés, grâce aux économies péniblement réalisées en emportant des passagers dans les nues. Ce pilote, dont on ne saurait trop mettre en valeur l'esprit sportif, le courage et la noblesse de caractère, s'appelle Lallouette. C'est un enthousiaste de

LALLOUETTE

Le très remarquable et très courageux pilote Lallouette, quoique victime d'une malchance incessante, gagna la vitsese sur le mille marin et l'altitude.

MEETING D'HYDRAVIONS

célèbre constructeur, dont les appareils ont Maïcon, vainqueur de la course Monte-Carlo-M. Deville, ingénieur de la maison Caudron.



POIRÉE EN VOL

Poirée, sur Caudron monomoteur, vainqueur des deux croisières de vitesse disputées au cours du meeting, faisait ses débuts en hydravion.

l'aviation : il a fait partager sa passion par sa charmante femme qui collabore avec lui, comme mécanicien. Lorsqu'ils débutèrent, en 1919, à Monaco, pour donner des exhibitions, les temps étaient durs, très durs pour eux. Afin d'attirer l'attention sur eux, Mme Lallouette n'hésita pas à accomplir cette folle imprudence de se faire attacher sur un flotteur et de partir ainsi dans l'espace. Je suis l'ennemi acharné des téméraires acrobaties, mais devant celle-là n'est-on pas forcé d'admirer et de s'incliner ? Aussitôt les passagers, enthousiasmés, vinrent s'inscrire. Le ménage était sauvé de la misère. Hélas ! cette année, Lallouette était venu avec deux hydravions, un G. L. de la marine et un Spad. Il comptait accomplir de belles performances et se classer enfin, comme il le mérite, parmi les meilleurs. La malchance s'acharna : l'imprudence d'un pilote, qui fit un essai avec le G. L., causa une avarie à la coque; quant au Spad, il capota, par suite de la fausse manœuvre d'un canot automobile, alors que Lallouette venait de gagner l'épreuve d'altitude et celle de la vitesse sur le mille marin.

On peut tout espérer de ce jeune pilote, le jour où il aura à sa disposition un matériel neuf et bien au point. Un constructeur avisé saura-t-il s'attacher les services d'un aussi précieux auxiliaire ?

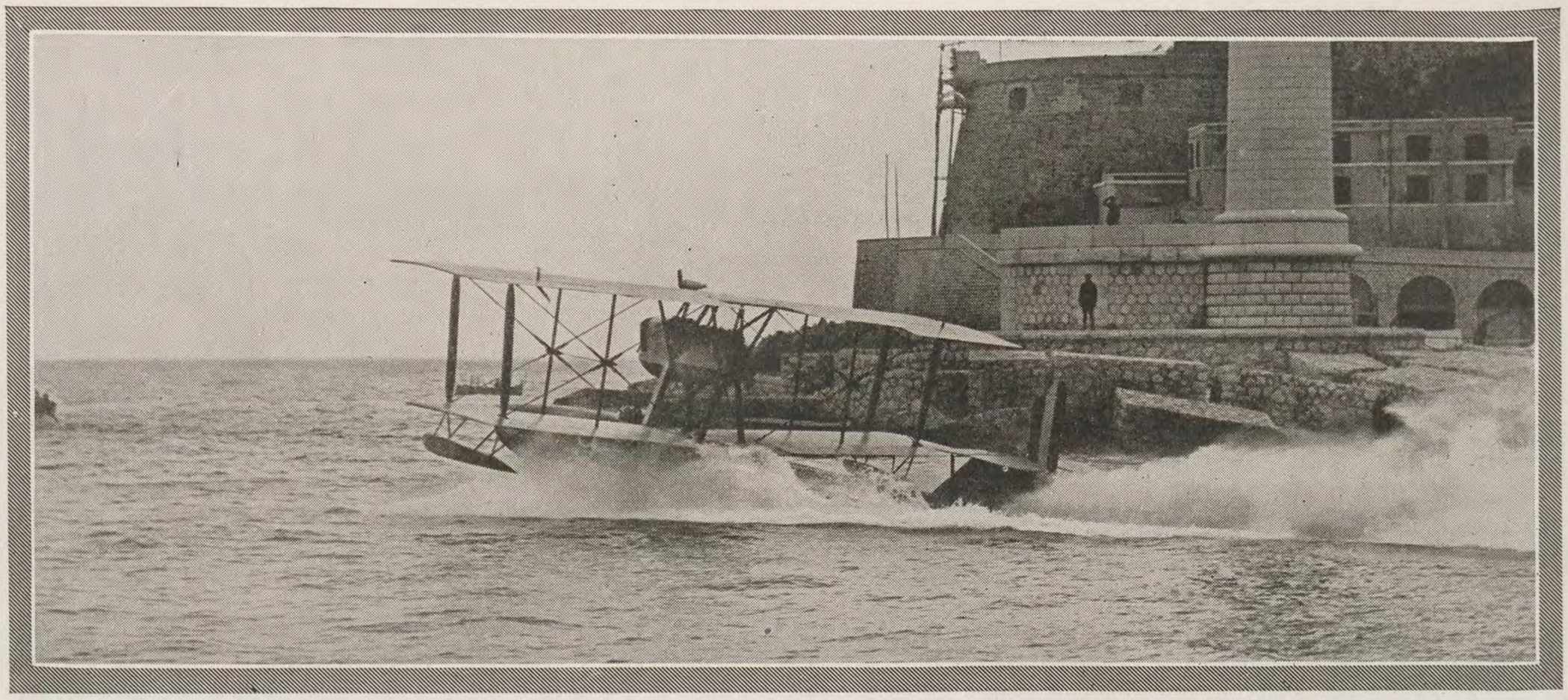
La maison Bréguet n'avait qu'un représentant : le célèbre lieutenant Henry Roget, le totalisateur d'exploits, qui était venu de Paris à Saint-Raphaël à une allure de record Une faiblesse de moteur, lors de l'éliminatoire de hauteur, obligea le champion à amerrir en pleine mer. Une vague creva la coque centrale comme une hache ferait d'un cahier de papier à cigarettes. L'eau s'engouffra. L'appareil coula. Peu à peu, les deux passagers disparaissaient. C'est au moment où ils étaient submergés jusqu'au cou que les secours arrivèrent. De lyriques confrères affirmèrent que Roget ne savait pas nager et qu'il était un petit imprudent. Il leur aurait été facile de s'informer : ce pilote, alors qu'il était à Joinville, disputa plusieurs championnats et participa même à une course de six heures. A part ça... Mais il ne voulait pas se sauver à la nage, alors que son passager était en péril.

POIRÉE

Poirée fit valoir les mérites du petit Caudron monomoteur, comme Maïcon avait prouvé l'intérêt du trimoteur.

HENRY ROGET

Henry Roget, qui était l'un des grands favoris du meeting, fut victime d'une panne de moteur au cours d'une éliminatoire, et capota.



MADDALENA A SON ARRIVÉE DE SESTO-CALENDE

Le champion de l'aviation italienne, Maddalena, accomplit un raid splendide de 460 kilomètres, venant, par une tempête épouvantable, de Sesto-Calende, sur le lac Majeur, à Monaco où il amerrit de façon impeccable. Malheureusement, en prenant un départ le lendemain, la coque de l'hydravion se crevait. On réparait et une nouvelle crevaison se produisait.

La victime de l'accident fut la pauvre petite chienne Follette qui avait parcouru avec son maître, pendant et depuis la guerre, plus de 45.000 kilomètres en avion. Son cadavre fut trouvé au fond de la carlingue, lorsqu'on put retirer de l'eau l'appareil.

Attirons l'attention des techniciens sur deux faits importants : d'abord les coques et les flotteurs sont construits de telle sorte qu'ils ne peuvent résister à la moindre poussée de la mer au moment de la descente. Ils se crèvent comme des sacs de papier. Nous avons en notre possession un morceau de la coque de l'hydravion de Roget; des photographies du trou béant ont été prises. On s'étonne que de semblables accessoires, si importants, soient livrés pour des appareils qui ne sont pas destinés à être exposés sur une étagère ! Nous n'insisterons pas davantage pour le moment, car nous sommes convaincu qu'un remède sera apporté. D'autre part, pourquoi exiger des hydravions d'emporter des sacs de sable comme lest ? Au moment du danger, après un accident d'amerrissage, ces poids considérables attirent l'appareil vers le fond de l'eau et causent sa perte certaine. Ne pourrait-on pas employer un autre procédé ?

Enfin, la maison italienne Savoïa avait engagé trois appareils : un bimoteur qui ne put venir et fut remplacé par un monomoteur, un hydravion de vitesse qui ne put sortir et un autre engin qui eut deux accidents. Les Italiens ne purent prendre part à aucune épreuve. Leurs coques, elles aussi, sont trop fragiles et s'ouvrent comme des huîtres. Mais les appareils sont finement conçus et semblent approcher de la solution idéale de l'hydravion. Nous n'oublierons jamais l'émotion que nous procura l'arrivée de Maddalena, venant du lac Majeur, effectuant un vol de 460 kilomètres, dans le vent et l'orage, et terminant par un impeccable amerrissage au moment où le mistral faisait rage. Cette angoisse nous rappela celle que nous ressentîmes, en 1911, à Nice, lors de l'arrivée d'André Baumont et de Garros, dans Paris-Rome, et celle que nous éprouvâmes, en 1912, en regardant voler Garros dans le Grand-Prix d'Anjou. C'est tout dire.

L'HYDRAVION ITALIEN DE VITESSE

Les hydravions italiens ne purent disputer aucune épreuve, les coques ayant des accidents chaque fois que les pilotes Maddalena et Bologna voulaient s'élever pour les courses ou épreuves de vitesses et d'altitude.

Le bilan de Monaco ne fut pas tel que l'espéraient les organisateurs : 8 concurrents ; il ne fut pas tel que nous l'attendions : 7 accidents (1 de Roget, 1 de Maïcon, 1 du G. L. de Lallouette, 1 du Spad de Lallouette, 3 des Savoïa).

Qu'en conclure, sinon que le problème de l'hydraviation est loin d'être résolu ? Nos constructeurs ont le tort de croire qu'un hydravion est un avion qui va sur l'eau. Ils se trompent lorsqu'ils annoncent avec fierté qu'ils transforment en deux heures un avion pour en faire un hydravion. Ces deux engins n'offriront dans l'avenir aucun rapport et il existera des fabricants de chaque type, comme il existe des fabricants d'automobiles et des spécialistes des bateaux à voile. Il ne vous viendrait pas à l'idée d'enlever les roues de votre automobile et de déclarer que vous avez un yacht ? Les flotteurs des hydravions actuels sont à cet engin ce que les fers à repasser sont au cul-de-jatte. C'est un expédient et non pas une solution. Les jeunes gens jouent en marchant sur des échasses et n'ont pas la prétention d'avoir découvert un moyen de locomotion. Nos hydravions à flotteurs ne sont que des échassiers, faits pour le looping sur les vagues. Ils côtoieront toujours la Roche Tarpéienne tant qu'ils ne seront pas modifiés. Le moindre paquet de mer et... le grand saut !

L'hydravion de demain sera un bateau volant, mais, dame! il faut encourager sa conception. Au ministère de la Marine de s'en occuper. N'est-ce pas lui qui en profitera le premier ? Qu'il exige des modèles conçus sur d'autres bases et il sera certainement satisfait. Nous délaissons trop aisément des questions d'une importance capitale. Réagissons, travaillons, cherchons et nos génies trouveront. Mais n'attendons pas. Nous sommes déjà en retard !

Nous espérons que, l'an prochain, les constructeurs engageront de nombreux appareils au meeting de Monaco et qu'ils nous prouveront que, lorsqu'ils consentent à se mettre à l'œuvre, rien ne leur est impossible. Mais surtout qu'ils ne se décident pas au dernier moment.

Jacques MORTANE.

Cyclisme

L'ENFER GLACÉ DE PARIS-TOURS

Par Francis PÉLISSIER

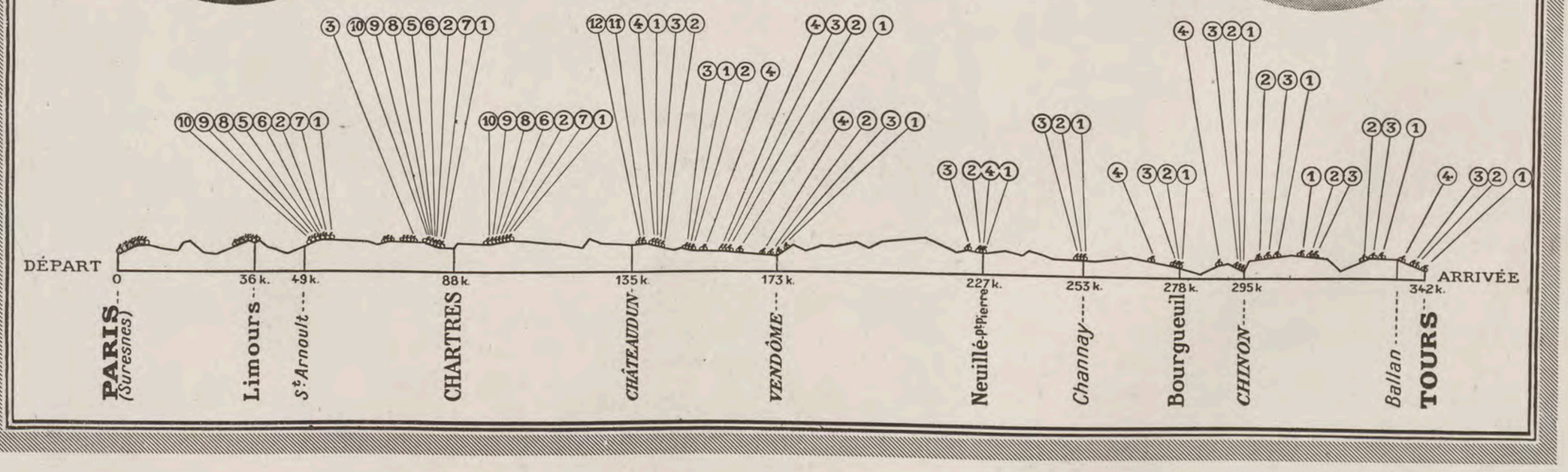
LA COURSE PARIS-TOURS, DISPUTÉE PAR LA NEIGE, LA PLUIE, LA TEMPÊTE ET LA BOUE, FUT UN CALVAIRE ÉPOUVANTABLE. LE VAINQUEUR, FRANCIS PÉLISSIER, NOUS DIT SES SOUFFRANCES

La nuit n'était pas faite pour nous donner de l'espoir. Nous prévoyions que la température serait froide. Mais j'espérais que le temps se lèverait, qu'il s'agirait simplement de giboulées. Aussi, contrairement à tous mes camarades, ne m'étais-je pas surchargé d'un imperméable. Lorsque le signal du départ fut donné, la nuit était noire. Il était 4 h. 10. Dans Versailles, quoique guidés par un enfant du pays, Jean Alavoine, nous nous perdions. C'est vous dire les ténèbres à travers lesquelles nous pédalions ! Il y avait alors en tête mon frère Henry, Alavoine, Juseret, Tiberghien et moi. Le second peloton et les suivants, plus heureux, prenaient la bonne route et nous distançaient. Nous les rattrapions peu à peu à partir de la sortie de Versailles et nous revenions au commandement après Toussus-le-Noble. Mottiat et Barthélemy menaient. Celui-ci nous disait : « Il y a encore Christophe devant ». Nous continuions alors notre effort. La poursuite s'acharnait. Barthélemy nous suivait. Nous poussions dans les côtes. Au bout de 25 kilomètres de ce train sévère, Barthélemy nous avouait que Christophe n'était nullement en tête et qu'il s'agissait simplement d'une ruse, afin de nous encourager à distancer le plus possible les suivants. Nous lui en étions reconnaissants, car, sans ce stratagème, le second peloton nous aurait sûrement rejoints.

Le froid n'était pas encore trop intense, quoique... Mais, avant Chartres, le vent commençait à souffler. En moins d'un kilomètre, il changeait complètement et semblait opposer une barrière devant nous. Mon frère, alors que je menais le train, me voyant ralentir, me disait : « Qu'est-ce que tu fais ? Avance ! — Viens donc à ma place, tu verras ! » Il sortait de l'écran que je produisais, me remplaçait, et sa conviction était vite faite : « Je comprends », se contentait-il de déclarer. Et nous poussions de toutes nos forces pour vaincre l'obstacle.

La neige commençait à tomber avant Chartres. Henry et moi gagnions la prime de Chartres. Deux kilomètres plus loin, tempête, bourrasque, vent debout, l'enfer glacé jusqu'à Châteaudun, soit pendant 35 kilomètres, les plus atroces de ma carrière. Il n'était plus question de lutter entre nous. Nos seuls ennemis étaient les éléments déchaînés. Les abandons se succédaient. « Y va-ton ? — Lâches-tu ? — Quel métier ! » Telles étaient les exclamations entendues. Nous descendions de machine dans l'espoir de nous réchauffer et courions à pied pendant 100 mètres. Puis nous remontions et recommencions. Je fis d'une traite 300 mètres à la course. Mais en enfourchant notre bicyclette, nous avions encore plus mal : le sang revenant aux extrémités donnait l'impression de brûlures. C'était odieux, inimaginable ! Enfin, nous atteignions Châteaudun. Nous pouvions nous ravitailler. Nous nous reposions pendant dix minutes, buvant du bouillon, du thé, des boissons chaudes. Je tombais d'inanition, n'ayant rien absorbé depuis le départ : nos doigts étaient tellement gourds qu'ils ne pouvaient prendre les aliments dans les musettes. Dans nos bidons, il y avait de la glace. Un morceau de gâteau de riz était frigorifié dans mon sac. Je prenais — un peu tard ! — un imperméable. Cet arrêt-buffet me semblait délicieux. En arrivant, j'étais vraiment mort !

Je repartais en tête avec Dejonghe. Mon frère m'avait exhorté à persévérer. La tempête glacée continuait encore pendant 30 kil. *(Voir la suite page 30.)*



LES DIFFERENTES PHASES DE PARIS-TOURS

Paris-Tours s'est disputé, le 17 avril, entre 64 concurrents. A Saint-Arnoult, 8 hommes étaient en tête : F. Pélissier (1), H. Pélissier (7), Mottiat (2), Nempon (6), Lacquehaye (5), Barthélemy (8), Juseret (9), Tiberghien (10). A 3 minutes, suivait Christophe (3). Après Châteaudun, 4 coureurs restaient au commandement : Mottiat (2), Christophe (3), Francis Pélissier (1), Dejonghe (4). Moulet (11) et Heusghem (12) suivaient de près. A Vendôme, Fr. Pélissier (1) arrivait premier, à 5 minutes devant Christophe (3). C'était dès lors la lutte entre Fr. Pélissier (1), Mottiat (2), Christophe (3), Dejonghe (4) qui finissaient dans cet ordre. — *Ag.*, F. Pélissier, 1er en 14 h. 56 m. 20 s. pour les 342 kil. — *Adr.*, le passage à Chartres.

Athlétisme

LE RUGBY FRANÇAIS A, ENFIN, DES AVANTS

Par F. ESTRADE

LE DOCTEUR JACQUES DEDET, TROP SURMENÉ PAR SES TRAVAUX DE CHIRURGIE, A DU NOUS DEMANDER DE NE PLUS COLLABORER D'UNE FAÇON RÉGULIÈRE A LA VIE AU GRAND AIR. *IL SERA REMPLACÉ PAR F. ESTRADE, TECHNICIEN DE GRANDE VALEUR, DONT LES OPINIONS FONT AUTORITÉ*

C'est par une victoire que notre équipe nationale de rugby commença sa saison, en face de l'Ecosse, à Inverleith, et c'est aussi par une victoire qu'elle l'a terminée, à Colombes, en face de l'Irlande. Entre ces deux victoires, deux défaites, infligées par le Pays de Galles et par l'Angleterre. Du moins, cette dernière fut-elle marquée de la marge de points la plus étroite qui ait, cette année, séparé de ses quatre rivaux le quinze de la Rose.

Jamais, je crois, plus que dans ces deux ultimes rencontres, avec l'Angleterre et avec l'Irlande, le rugby français n'avait montré d'aussi profondes ressources. Il n'est point besoin de rappeler dans quel désarroi se trouvaient nos sélectionneurs à la veille de la première.

Nettement battue à Cardiff, quelle figure allait faire notre équipe en face de ceux qui avaient triomphé des Gallois par 18 points à 3 ? Notre ligne d'avants surtout inspirait de grandes craintes. Trop légère, elle avait été bousculée par le pack de la Principauté et l'on ne voyait guère qu'il fût possible de lui ajouter un nombre de kilogrammes appréciable. Struxiano, sans doute notre meilleur demi de mêlée, refusait avec esclandre de figurer à nouveau dans le team tricolore. Nous n'avions plus guère d'espoir qu'en notre ligne de trois-quarts, où, cependant, l'on devait remplacer Got, dont la forme avait baissé.

Or, c'est justement notre ligne d'avants qui fut la meilleure partie de l'équipe. Sans doute ne put-elle imposer son jeu à ses adversaires directs — et peut-être, à ce moment, était-elle encore incapable de jouer avec style, — mais, du moins, elle parvint à interdire toute tentative méthodique à un ensemble qui avait largement dominé les avants des trois autres nations d'outre-Manche. Les critiques anglais présents au match furent unanimes à dire que les avants d'Angleterre avaient fourni ce jour-là une exhibition décevante. N'était-ce point parce qu'ils avaient trouvé des adversaires à leur taille ?

L'excellente impression donnée par les avants français fut confirmée quinze jours plus tard, devant le pack irlandais. Celui-ci a la renommée, tout à fait justifiée, de pratiquer une tactique dont les principes directeurs sont la vigueur et la rapidité. Il ne s'attarde point aux dribblings de précision, pratiqués par le quinze représentatif écossais, il ne sait point collaborer étroitement avec les lignes arrière comme le font les joueurs gallois, il ne possède point les multiples tours de main des avants de l'équipe d'Angleterre.

LA DEMI-FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE

Le quinze catalan de l'U. S. Perpignannaise, rencontrait, en demi-finale du Championnat National, l'équipe du Racing Club de France. Ce match, joué à Colombes, le 3 avril, fut suivi par un nombreux public. Le jeu fut celui d'une partie de championnat, dur, heurté, mais aussi très émouvant. Le Racing marquait un essai non transformé au cours de la première mi-temps. Durant

Mais il est robuste et actif, et prompt à saisir l'occasion. Il ne laisse nul répit à l'adversaire, l'accable de coups de bélier répétés, le harcèle sans cesse. De toutes les lignes d'avants, c'est sans aucun doute en face de celle d'Irlande qu'il est le plus difficile de « faire du jeu ».

Nos avants y ont réussi et j'estime que c'est le plus bel exploit que nos joueurs aient jamais accompli et celui qui nous permet les espoirs les plus solides.

Trop longtemps le jeu d'avants fut tenu chez nous en une sorte de mépris. Le critérium de la beauté d'une partie était l'envolée des lignes arrière ; le spectateur mesurait son plaisir à la fréquence du jeu à la main. Les yeux fixés sur cette idée préconçue, beaucoup de nos équipes poursuivaient cette chimère de la passe à tout prix, sans voir que, pour l'amour du principe, elles sacrifiaient souvent la victoire.

Je n'entends point dire, et vous le comprenez bien, que la méthode de la passe est sans efficacité et je n'entends point nier la véritable élégance d'une attaque d'ensemble des trois-quarts. Mais le jeu d'avants aussi a sa beauté, peut-être plus rude, mais qui n'en est pas moins une grande part, et une part essentielle, de la splendeur du rugby. Par là, il est complet et s'affirme un sport où s'équilibrent merveilleusement la vitesse, la force et la volonté ; car le jeu des avants exige autant d'énergie morale que de vigueur physique.

Si l'excellente performance accomplie par nos avants en face de l'Irlande nous permet de grands espoirs, c'est surtout parce que les méthodes d'un pack ne peuvent être que collectives. De ce que ces huit hommes, venus de sept clubs différents — et il s'en fallut d'un rien qu'ils ne vinssent de huit — ont su conjuguer leurs efforts de façon aussi étroite, il est permis de conclure que nos joueurs parviennent à plier leur indépendance au joug de l'équipe et à faire concourir leur initiative individuelle au but commun.

Ceux qui ont suivi, étape par étape, les progrès des sports en France ont encore dans la mémoire les doutes que certains élevaient sur l'avenir de nos équipes. L'esprit d' « individualisme latin » dont nous sommes, paraît-il, imprégnés, servait de thème à de

LA DEMI-FINALE TOULOUSE-BAYONNE

Lubin conduit un dribling au cours de la demi-finale, opposant à Toulouse le quinze de l'Aviron Bayonnais à l'équipe du Stade Toulousain. Bayonne était surclassé et était battu par 18 points à 5.

RACING CLUB UNION SPORTIVE PERPIGNANNAISE

la seconde partie du jeu, Perpignan, par l'entremise de Constant, marquait un essai, celui-ci était transformé par Marmayou. Plus rien n'était marqué et les Catalans gagnaient par 5 à 3. — *A gauche*. A une rentrée de touche, Perpignan a le ballon. — *Au milieu*. La passe de Dupont, du R. C. F., à une sortie de mêlée. — *A droite*. Un crochet de Crabos, capitaine de l'équipe du Racing.

PERPIGNAN EST CHAMPION DE FRANCE DE RUGBY

faciles développements littéraires. Jamais, à en croire ces critiques, nous ne verrions des Français, groupés dans une même discipline, concourir vers le même objet dans un effort concerté.

Il ne m'appartient point de décider si notre mentalité « latine » est, en effet, à ce point individualiste, alors qu'en d'autres circonstances des littérateurs, tout aussi pénétrés de l'esprit sportif, nous vantaient l'initiative et l'individualisme anglo-saxons, fortifiés par la pratique des sports. Il me suffit d'enregistrer la réponse de notre ligne d'avants, montrant que l'on peut tout attendre des Français, même ce que l'on en attend le moins.

Certes, si l'on pouvait pronostiquer que la France battrait l'Irlande, l'on n'aurait pas osé avancer que ce serait grâce à sa ligne d'avants. Par contre, il se déroula, le mois dernier, une autre rencontre où l'on voyait à l'avance une ligne d'avants forcer la victoire, et où ce pronostic fut en défaut. Ce fut la finale du Championnat de France, jouée à Béziers, et dont l'Union Sportive Perpignannaise sortit victorieuse en face du Stade Toulousain.

Celui-ci avait grande confiance dans ses huit avants. Une confiance si entière que son capitaine, Struxiano, leur fit supporter tout le poids de la partie. Avec eux, il en avait gagné d'autres, tout aussi ardues, semblait-il. Pourtant ils ne purent suffire à la tâche, et les Perpignannais, dont le quinze fit preuve de qualités plus complètes, leur arrachèrent la victoire.

Ce fut, pour Struxiano, un terrible coup du sort. Devant les sportsmen toulousains — et quel Toulousain n'est pas fanatique du rugby ? — il faisait grande figure. Ses démêlés récents avec les sélectionneurs de

STRUXIANO TRANSMET AU DEMI D'OUVERTURE TOULOUSAIN
Les sorties de mêlée furent tout à l'avantage de l'équipe de Struxiano, qui jouait demi de mêlée

UN AVANT CATALAN JOUE DEMI
La mêlée est à l'avantage de Perpignan, le demi de mêlée catalan n'est pas là et c'est Vaqué (en pare-oreilles clair) qui va tâcher de s'emparer du ballon.

UN DRIBBLING DES AVANTS TOULOUSAINS
Lorsque les avants toulousains partaient en dribbling, ils suivaient le ballon de très près.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY S'EST JOUÉE LE 17 AVRIL, A PARIS. CETTE ULTIME PARTIE METTAIT AUX PRISES LE QUINZE DU STADE TOULOUSAIN, VAINQUEUR EN DEMI-FINALE DE L'AVIRON BAYONNAIS ET L'ÉQUIPE DE L'UNION SPORTIVE PERPIGNANNAISE, QUI TRIOMPHAIT EN DEMI-FINALE DU RACING CLUB DE FRANCE. PLUS DE 20.000 SPECTATEURS ASSISTÈRENT A CETTE RENCONTRE QUI VIT LE SUCCÈS DE LA VIEILLE ÉQUIPE. APRÈS UNE PREMIÈRE MI-TEMPS ASSEZ ÉGALE, LES PERPIGNANNAIS DOMINÈRENT LÉGÈREMENT ET C'EST A CE MOMENT QU'ILS MARQUÈRENT LE SEUL ESSAI DE LA PARTIE, ESSAI QUI FUT TRANSFORMÉ. LA FIN ÉTAIT BIENTOT SIFFLÉE ET C'EST PAR 5 POINTS A 0 QUE L'U. S. PERPIGNANAISE DEVENAIT CHAMPION DE FRANCE.

SORTIE DE MÊLÉE A TOULOUSE
Struxiano, capitaine de l'équipe du Stade Toulousain, met son demi d'ouverture en possession du ballon.

SORTIE DE MÊLÉE A PERPIGNAN
Lorsque la balle sortait à l'avantage des Catalans, on constatait que ceux-ci ne possédaient pas une aussi remarquable précision que les Toulousains.

UN DRIBBLING DES AVANTS PERPIGNANNAIS
Le ballon, qui était dribblé par un joueur de Perpignan, est envoyé trop loin, un Toulousain s'en empare.

l'équipe de France lui faisaient pousser une auréole de martyr. Mais ses concitoyens, qui avaient déjà un Capitole, lui ont trouvé sa Roche Tarpéienne. Et tout le poids de la défaite en face de Perpignan, ils le font porter à son erreur de tactique. Ce qui me semble excessif.

Sans doute eut-il tort de laisser inactifs des trois-quarts de classe. Mais il pouvait raisonnablement estimer que sa ligne d'avants finirait par effriter la résistance de la ligne adverse. Sa longue expérience devait savoir de quel poids pèsent dans la balance ces quelques minutes où des avants hors de souffle, épuisés, fourbus, relâchent leur effort. Nous avons vu maints exemples de ces matches largement gagnés ainsi en de courts instants.

Struxiano attendait ce « quart d'heure de Nogi » — qui n'est pas venu. — Il s'est trompé, ce qui arrive à tout le monde, et ce qui prouve aussi que savoir adapter sa méthode aux circonstances est probablement la meilleure des tactiques.

F. Estrade.

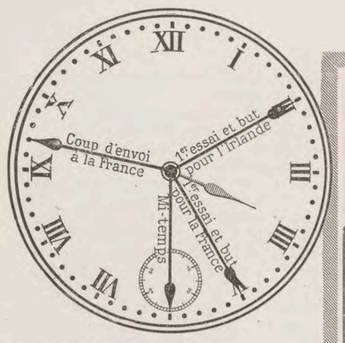
LA COUPE FEMINA DE GOLF

Le 24 mai, sera disputée, pour la deuxième fois, à La Boulie, la Coupe Femina de golf, fondée par notre directeur, M. Pierre Lafitte, l'année dernière.

En 1920, la victoire revint à Mlle Pauline de Bellet qui, sur les links de La Boulie, effectua le parcours des 18 trous d'une façon magistrale, en 78 coups.

En dehors du prix affecté à la concurrente faisant le meilleur parcours brut, c'est-à-dire sans handicap, un autre prix sera décerné à celle faisant le meilleur parcours net, c'est-à-dire avec handicap.

L'ÉQUIPE FRANÇAISE DE RUGBY



LA PREMIÈRE MI-TEMPS CHRONOMÉTRÉE

Nous donnons, dans les deux cadrans ci-dessus, l'horaire exact des principales phases du jeu. Le coup d'envoi était donné à 3 h. 47; le premier essai pour l'Irlande était marqué à 4 h. 10 par Stokes et était transformé par Wallis; le premier essai pour la France était marqué à 4 h. 25 par Piteu et transformé par Crabos. La mi-temps était sifflée à 4 h. 30. La marque était donc à ce moment de 5 points à 5.

UN DRIBBLING DES AVANTS FRANÇAIS

Dès la première mêlée, la balle, avec une superbe netteté, sortit à notre avantage; il devait en être ainsi durant tout le match. Voici nos avants, après avoir tourné la mêlée, qui partent, le ballon aux pieds.

FRANCE-IRLANDE, DERNIER MATCH INTERNATIONAL DE LA SAISON 1921, S'EST DISPUTÉ LE 9 AVRIL, A COLOMBES. L'ÉQUIPE FRANÇAISE QUI AVAIT REMPORTÉ LA PREMIÈRE PARTIE DU TOURNOI DES CINQ NATIONS, TRIOMPHAIT ENCORE. C'EST PAR 20 POINTS

UN IRLANDAIS DÉGAGE AU PIED

A une rentrée de touche, un avant irlandais s'est emparé du ballon et dégage aussitôt d'un coup de pied.

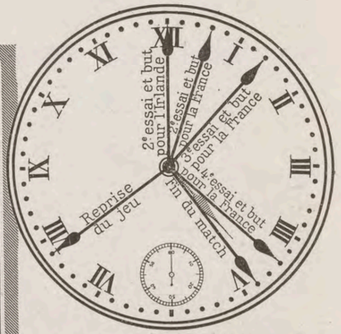
BOUBÉE MARQUE LE DERNIER ESSAI POUR LA FRANCE

Quelques minutes avant la fin du match, Piteu passait à Boubée qui parvenait à atteindre la ligne au moment où il se faisait plaquer par Crawford.

BAT LE QUINZE D'IRLANDE

UNE OFFENSIVE FRANÇAISE EN PASSE COURTES

L'exhibition de nos lignes d'avants fut merveilleuse au cours de ce dernier match international. Derrière les avants, Piteu, demi d'ouverture et Bousquet, demi de mêlée, devaient fournir d'appréciables services.



LA SECONDE MI-TEMPS CHRONOMÉTRÉE

Le match reprenait à 4 h. 29. A 5 heures, le second essai pour l'Irlande était marqué par Stokes et transformé en but; à 5 h. 3, le second essai pour la France était marqué par Piteu et transformé par Crabos. A 3 h. 7, le troisième essai pour la France était marqué par Cassayet et transformé par Crabos. A 5 h. 22, le quatrième essai pour la France était marqué par Boubée et transformé par Crabos.

CRABOS PORTÉ EN TRIOMPHE

A la fin du match, la foule envahissait le terrain et portait en triomphe les joueurs du quinze national.

(4 ESSAIS, 4 BUTS) A 10 (2 ESSAIS, 2 BUTS) QUE LE QUINZE TRICOLORE TRIOMPHAIT DES IRLANDAIS. CETTE FOIS, NOS LIGNES D'AVANT FURENT DIGNES DE LEUR RÉPUTATION, ET LEUR EXHIBITION RACHETA LEUR DÉFAITE DEVANT L'ÉQUIPE GALLOISE.

LES PROGRÈS DU FOOTBALL FRANÇAIS

Par Gabriel HANOT

MALGRÉ NOS DÉFAUTS, LE FOOTBALL FRANÇAIS A FAIT DES PROGRÈS. NOS ÉCHECS SUCCESSIFS NE SONT PAS SANS APPEL. AMATEURS ET PROFESSIONNELS AURONT UNE FÉDÉRATION PROFESSIONNELLE DE FOOTBALL

Cela semble une entreprise téméraire et même une gageure que de vanter les progrès du football en France, alors justement que notre équipe nationale a subi coup sur coup trois défaites internationales, et qu'au sein de la Fédération française de Football, une question prime toutes les autres : celle de l'amateurisme et du professionalisme.

Il est vrai que nous avons eu, depuis, la victoire sur l'Angleterre.

Si nous avons été battus, cette année : à Paris, par l'Irlande (qui avait inséré dans son équipe dite d'amateurs quelques joueurs professionnels comme Harris et Chambers), par l'Italie à Marseille, et par la Belgique à Bruxelles, il n'en est pas moins vrai que le Football français vaut mieux que ces défaites, dont deux sur trois, sinon toutes les trois, ne sont pas méritées. En aucun cas, ce n'est pas notre meilleure équipe qui a défendu l'honneur du sport du ballon rond dans notre pays : tantôt c'était Bard qui manquait, tantôt Darques ; d'autre part, on négligeait sans rime ni raison un gardien de but comme Parsis ou un avant comme Boyer ; et, en toutes circonstances, on a laissé de côté René Petit, qui a toujours pratiqué le football en Espagne, mais qui est bel et bien Français, puisqu'il vient seulement d'être libéré avec la classe 1919 et qu'il a porté les couleurs tricolores au tournoi olympique de football d'Anvers.

Mais là ne se borne pas l'explication. Tous les spectateurs du match France-Irlande, au Parc des Princes et de la rencontre France-Italie à Marseille, savent que si notre équipe a été battue par 2 buts à 1, c'est à elle-même qu'elle doit s'en prendre : non pas certes à son infériorité réelle, matérielle, mais à son infériorité de moral, de courage, de volonté de vaincre. Elle n'était pas animée d'un bon esprit.

On vit bien la différence à Bruxelles, lorsque nos joueurs — malgré les éléments insuffisants qu'ils comptaient parmi eux, comme le gardien de but Baudier, l'arrière Langenove et l'avant Rouchès — s'employèrent à fond pour tenir tête à l'équipe belge, victorieuse dans le tournoi de football des Jeux Olympiques d'Anvers. Ils succombèrent par 3 buts à 1, et malgré cette défaite, on put parler à juste titre de réhabilitation de l'équipe de France, ce qui fit sourire les gens non avertis ou les détracteurs systématiques, les affligeants docteurs Tant-Pis.

Un but marqué par la France — le premier de la partie — fut accordé, puis refusé par l'arbitre ; deux autres buts, marqués par nos amis les Belges, furent le résultat de fautes matérielles grossières de nos joueurs. Et surtout, notre ligne d'avants, dont les trois principaux joueurs, Bard, Nicolas et Devaquez, procédèrent à des débordements par l'aile ou à des percées par le centre qui firent l'étonnement des spectateurs et même l'admiration des connaisseurs. La presse sportive belge le reconnut spontanément et avec la meilleure foi du monde ; un des dirigeants du Football belge, l'Anversois M. Seldrayers, le déclara hautement, au cours du banquet qui réunit après le match joueurs et dirigeants belges et français.

Deux mois plus tard, à l'occasion de la rencontre annuelle Paris-Bruxelles, qui eut lieu au Stade Bergeyre, on se rendit compte que nos représentants n'avaient pas été battus à Bruxelles sur leur valeur. En effet, les équipes des deux capitales firent match nul, 2 buts à 2, et la signification de ce résultat éclairera les sportifs impartiaux quand ils apprendront que ces deux équipes étaient, en majeure partie, formées de joueurs de l'équipe nationale de chaque pays. Bien plus, les Bruxellois avaient incorporé dans leurs rangs l'Anglais Bunyan, sous prétexte qu'il réside à Bruxelles. Bunyan est un ancien joueur de l'équipe professionnelle anglaise de première ligne Chelsea.

Lisez les critiques et appréciations des journaux français et belges : vous verrez que si les Français estiment que Paris aurait dû vaincre, les Belges se félicitent hautement de s'en être tiré à si bon compte.

Si la question du professionalisme est soulevée par la Fédération française de Football, c'est que le sport du ballon rond prospère et se vulgarise de plus en plus dans notre pays. En effet, plus de 1.300 Sociétés sont affiliées à la 3 F. A. ; et dans ce chiffre ne sont pas compris les clubs de la Fédération des Patronages, ni ceux de la Fédération sportive du Travail. Personne ne me contredira si j'avance que 50.000 sportifs pratiquent régulièrement le football en France. Du reste, pour votre simple édification, consultez, pendant la saison d'automne, d'hiver et même du début du printemps, l'annonce des matches de la région parisienne, qui paraît le samedi dans les colonnes de notre confrère l'*Auto*. Vous saurez à quoi vous en tenir !

Quoi d'étonnant qu'un sport si généralement pratiqué incite certains de ses adeptes à en vivre ? Et il est certain que plusieurs, parmi les meilleurs de nos footballeurs actuels, ont déjà mis à exécution leur dessein de se faire monnayer la perfection de leur défense ou les brillantes qualités de leur attaque. En Angleterre, il y a des professionnels de football, dont les matches attirent un nombre très considérable de spectateurs, qui varie de 20.000 à 100.000 et même au delà. En Amérique, les professionnels de baseball ont une forte réputation et ils touchent des salaires presque aussi élevés que ceux des footballeurs de métier.

En France, il n'existe guère que deux catégories de sportifs professionnels très connus : ce sont celles des boxeurs et des cyclistes. Qui ne connaît Carpentier ? Et même, parmi ceux qui ne portent qu'un vague intérêt aux choses du sport, qui ignore Ledoux, Criqui, et, d'autrepart, les frères Pélissier, Christophe, Sérès ?

On dit que les professionnels, dès qu'ils perdent leurs qualités physiques, se trouvent être des gens sans métier, et qu'ils ont 95 chances % de devenir des dévoyés ou des parasites, et de se faire des moyens d'existence en marge de la société.

Pour raisonnables qu'ils soient, ces arguments d'ordre moral ou social n'arrêteront pas une rivière dans son cours, un mouvement dans son exécution. La réalité l'emporte sur la théorie. Nous glissons au professionalisme, qui est déjà un fait accompli dans plusieurs clubs que chacun connaît. Quelle thèse triomphera : celle de l'épuration, ou celle de la reconnaissance de l'état de fait, et par conséquent de la création d'une section professionnelle au sein de la 3 F. A. ? Nous penchons pour la seconde solution. Et nous demandons qu'en tout cas, les dirigeants de la Fédération mettent fin à la période trouble que traverse actuellement le football en France, comme, du reste, dans les autres pays continentaux.

Le football, qui est resté jusqu'à présent à l'ombre du rugby, du moins aux yeux de la presse, dont les rédacteurs sportifs ont dans leur presque totalité, pratiqué le sport du ballon ovale, commence à se libérer. Il est en voie de conquérir non seulement la publicité qui lui revient de droit, mais même son nom propre : le *football*. Car, par une habitude inexplicable, qu'on s'est accoutumé à désigner ce jeu sous le nom d'*association*, qui n'est rien autre que le titre du groupement qui régit le football en Angleterre.

Gabriel Hanot.

LA SAISON D'AVIRON EN 1921

Par E. TOULOT

L'AVIRON SEMBLE RENAITRE. LA SAISON DE 1921 COMPREND, MALGRÉ LA CRISE ACTUELLE, UN NOMBRE IMPORTANT DE RÉUNIONS. — LES CHAMPIONNATS DE FRANCE DE 1921 SE DISPUTERONT A PARIS

La saison d'aviron vient de commencer en France, et elle s'annonce comme devant être particulièrement brillante, malgré les difficultés du moment auxquelles les Sociétés nautiques et les rameurs ont à faire face, principalement par suite de la cherté de tout. Les prix de transport ont doublé, non seulement pour les rameurs, mais aussi pour le matériel. Celui-ci constitue une charge écrasante pour les Clubs.

La construction des embarcations de course a quadruplé, quintuplé même, ses prix. Un malheureux aviron qui coûtait 30 francs, avant la guerre, se paie aujourd'hui 120 francs. Lorsqu'on demande à un jeune rameur une cotisation déjà lourde de 100 à 180 francs, on a juste de quoi lui fournir son aviron. Et la Société doit pourvoir au reste : bateaux, entretien, garage, gardien, etc., alors, quand il faut se déplacer pour aller aux régates, c'est la ruine. Avec des sacrifices on se tire d'affaire.

Néanmoins on voyage, et si l'on ne va pas très loin encore, et pour cause, on prend part, tout au moins, aux régates de sa région, laquelle est généralement assez vaste. Songe-t-on que Meaux et Strasbourg sont à l'extrémité d'une même région ; Lyon, Marseille, Nice et Menton font partie du même groupe régional.

Qu'on veuille bien jeter un coup d'œil sur le calendrier des régates en France, pendant la saison de 1921, et l'on constatera qu'à partir du 1er mai jusqu'à la fin de septembre, soit pendant cinq mois, il ne se passera pas un seul dimanche, pas un seul jour de fête, sans qu'ici ou là, sur un ou plusieurs points du territoire français, il ne soit donné des régates à l'aviron. Certaines dates de la saison en inscrivent de quatre à sept. En tout, le nombre dépasse la demi-centaine et il s'en ajoutera d'autres.

Comme d'ordinaire, Nice a inauguré la saison sportive avec ses internationales du lundi de Pâques où les équipes françaises ren-

LE RED STAR EST CHAMPION DE FOOTBALL

DEVANT LES FILETS DE L'OLYMPIQUE

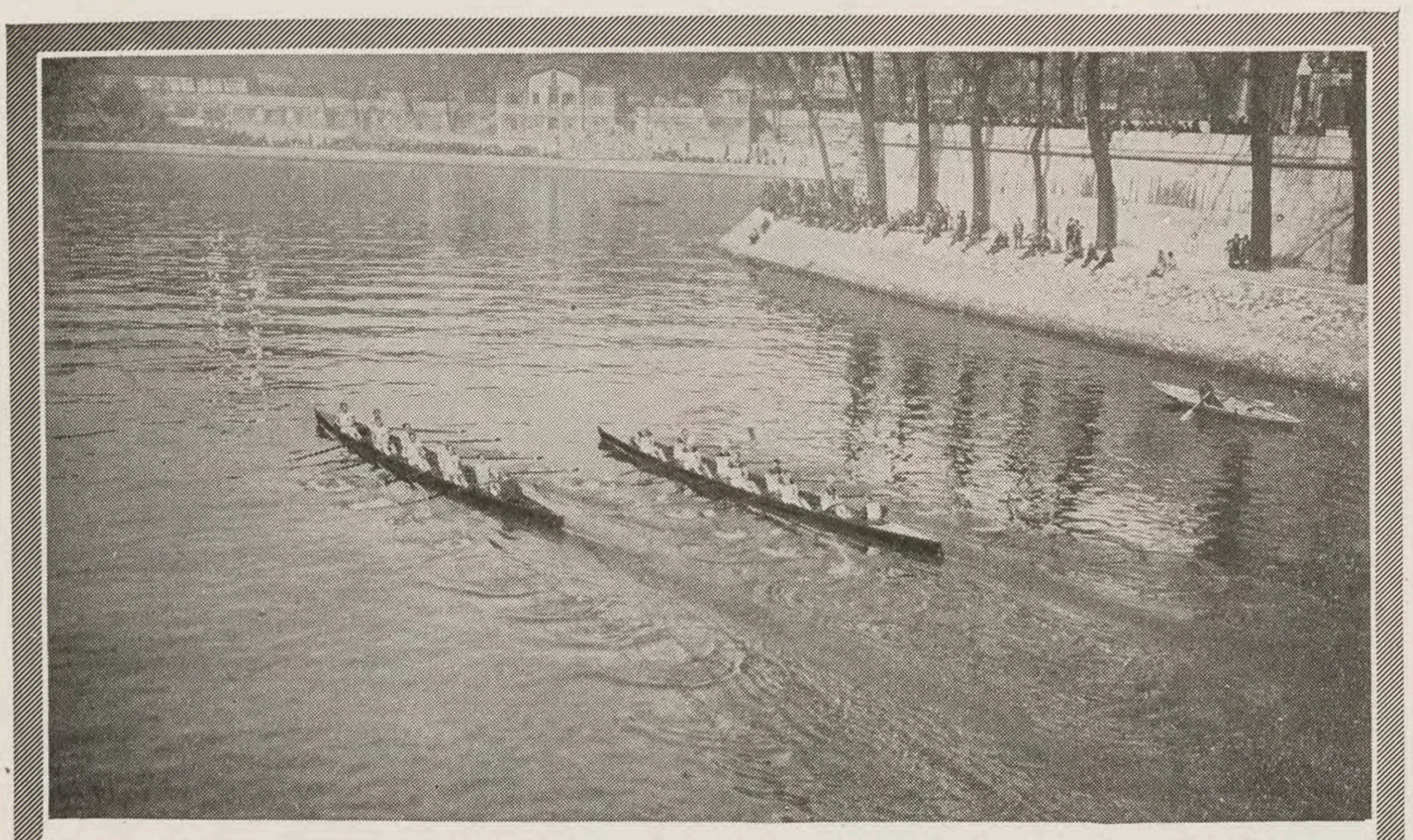
Cottenet, le gardien de but de l'Olympique, fournit une partie comparable à celle de Chayriguès. A maintes reprises il sauvait la situation avec à propos et sang-froid.

UN DÉGAGEMENT DE RED STAR

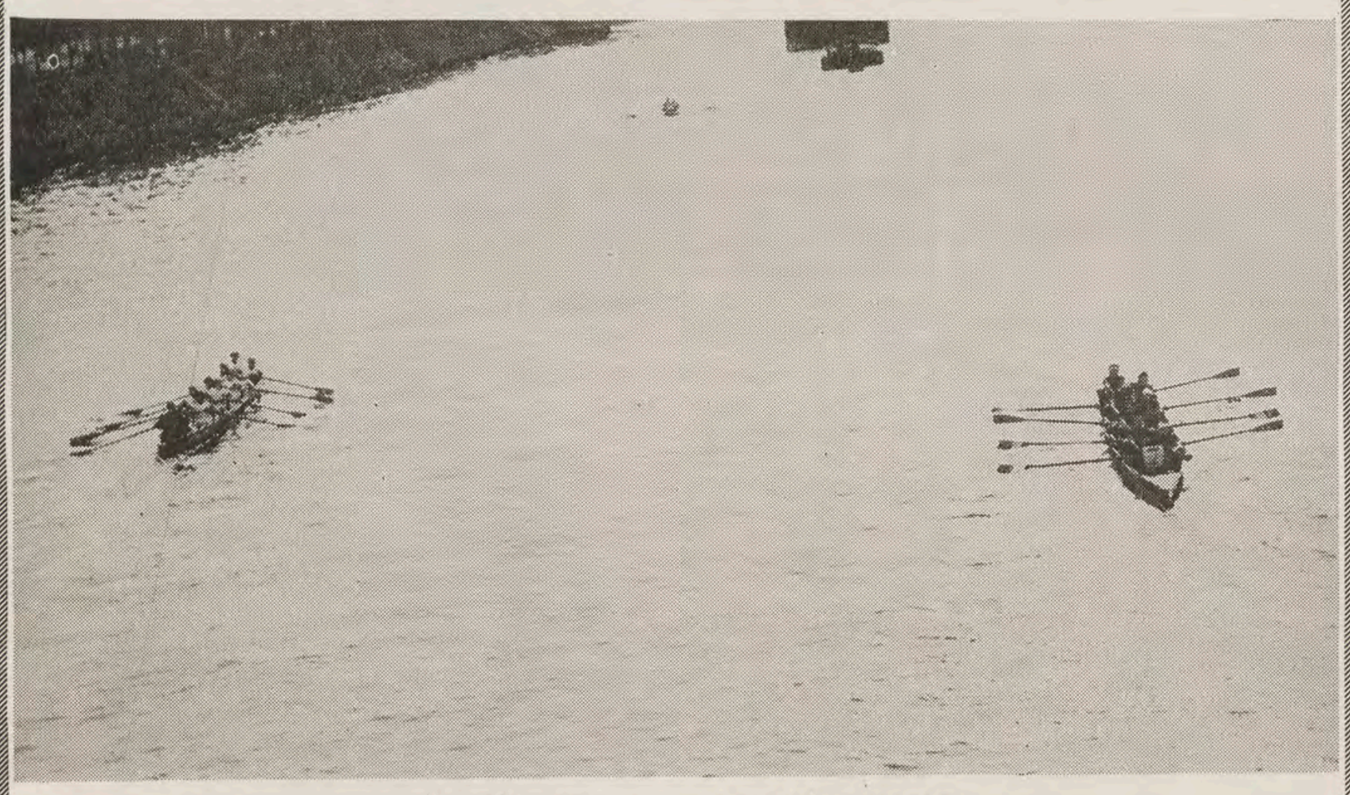
Les lignes d'avant de Red Star étaient légèrement supérieures à celles de l'Olympique ; par contre, les arrières de l'Olympique surpassaient en valeur les arrières Red-Stariens.

PIERRE CHAYRIGUÈS

Pierre Chayriguès faisait sa rentrée au cours de la finale de la Coupe de France. Grâce à sa défense et à son jeu merveilleux, le Red Star gagnait par 2 à 1 et était champion de France.



UN PASSAGE DES HUIT DANS LA TRAVERSÉE DE PARIS A L'AVIRON
La 3e traversée de Paris à l'aviron, première grande épreuve nautique de la saison, ramée le 10 avril, du pont National au pont Mirabeau, a obtenu un grand succès.



L'ARRIVÉE DES " HUIT " DÉBUTANTS
Sept équipes prenaient le départ dans l'épreuve des " Huit ". Dès le début, l'Encouragement, composé de Polytechniciens, prenait la tête et battait la Haute-Seine.

LE DÉPART DES CANOËS
Les Canoës et les Quatre juniors disputaient également des épreuves. Les vainqueurs étaient Couturier, Robineau et Bergas pour les Canoës et la Marne pour les Quatre.

contrèrent des équipes italiennes venues de Turin, de Rome, de Côme, de Naples. Ce fut une belle reprise.

La traversée de Paris à l'aviron prend, au point de vue sportif, chaque année, une ampleur de plus en plus grande. Donnant satisfaction à un vœu exprimé à cette place, l'an dernier, on avait, le 10 avril, réservé une épreuve spéciale aux juniors, cette classe si intéressante de rameurs où s'entretient le feu sacré dans un sport qui exige de l'énergie pour s'élever au-dessus de la moyenne. Enfin, on avait ajouté des courses à un rameur avec barreur qui ont corsé le programme et fait une très bonne figure dans l'ensemble.

Si la traversée de Paris ouvre la série des grandes réunions de la région parisienne, les internationales y tiennent la place principale ; elles sont portées au calendrier de 1921, à la date du 19 juin. Voilà une manifestation à laquelle appartient le droit d'ancienneté ; elle fut fondée, il y a un peu plus de quatre-vingts ans, par un inspecteur de la navigation, Philippe Duchesne, fondateur également de la première Société nautique parisienne. Les internationales de Paris se passeront très probablement, cette année, entre les ponts de la Concorde et d'Iéna ; ou, si des obstacles s'y opposent, dans le bassin de Saint-Cloud-Suresnes.

Les précédant d'une semaine, la Journée de Paris fournira une nouvelle occasion aux profanes de s'initier aux choses du sport de l'aviron, si passionnant, lorsqu'on connaît son charme, ses précieuses qualités et les agréables sensations qu'il procure, non seulement à ceux qui le pratiquent, mais à d'autres qui n'ont pas cette chance et ne peuvent que le suivre et l'admirer.

C'est encore une grande épreuve parisienne que le match Rowing-Marne qui met en lutte chaque année, sur le parcours Billancourt-Suresnes, des rameurs de Seine et des rameurs de Marne. Il n'est pas jeune non plus le match à huit rameurs, qui est modestement notre Oxford-Cambridge et remonte à 1880 !

L'ordre pour les dates n'est pas ici suivi, sans quoi, il aurait fallu tout d'abord signaler la réunion de Versailles où, sur le canal du Grand Roi, le Cercle nautique de Versailles fera disputer, comme bouquet de ses régates, le match a huit rameurs Saint-Cyr-Polytechnique, dont le fondateur et donateur des prix est le président de la Fédération française, M. Glandaz.

Il n'est pas possible de signaler ici toutes les réunions de la saison de 1921 ; elles sont trop, aussi bien en province qu'à Paris. Dans les départements, les régates ne le cèdent en rien à celles de la capitale ou de sa région, et comme elles sont moins nombreuses sur un même point, le public les suit avec un intérêt qui n'est pas émoussé.

En 1921, Paris voit lui revenir l'organisation des Championnats de France. Depuis 1908, cette importante journée s'était toujours déroulée hors du département de la Seine. Si ces championnats ne peuvent être disputés dans Paris, ils le seront très probablement dans le bassin de Saint-Cloud-Suresnes, qui fut le champ des grandes manifestations d'autrefois et, plus récemment, des régates Pershing.

Faisant une suite directe aux Championnats de France, viendront les Championnats d'Europe que la Hollande organisera à Amsterdam, pour le 11 septembre. Le Championnat d'Europe, c'est le maréchalat du sport de l'aviron auquel ne peuvent prétendre que les rameurs d'élite. Nos derniers, depuis 1913, sont Poix, Bouton, Plé, Giran.

La saison française se terminera, en Marne et en Seine, par les réunions consacrées au skiff : la Coupe de Paris, de l'Encouragement, à Bry, et le vieux Championnat de la Seine, vieux en effet de soixante-huit années et que le Rowing-Club, qui en est le juste héritier, fera disputer dans le bassin de Courbevoie-Asnières.

Et tout en concourant, tout en défendant sa chance et en poursuivant des succès, on préparera la saison de 1922 pleine de grandes promesses.

E. Toulot.

PRÉPARONS L'OLYMPIADE DE 1924

LA SUÈDE ET LES JEUX DE FRANCE

Par Maurice CAMBIER

LES JEUX OLYMPIQUES DOIVENT ÊTRE PRÉPARÉS PAR UNE CONCENTRATION DE L'EFFORT NATIONAL ET PAR LA CRÉATION DES " JEUX DE FRANCE "

DANS le plein effort sportif où notre pays s'est heureusement lancé, il importe de ne pas courir aveuglément vers tel procédé à peine entrevu; il faut tous les approfondir, et en tirer des enseignements. Dans le domaine sportif comme partout ailleurs, il est nécessaire de marcher avec le progrès; pour ceci il faut le suivre et jeter bas les idées vieillottes; en un mot, il faut travailler l'idée vingt fois et travailler encore pour garantir le succès constant du geste sportif français à l'étranger. Il est temps que nous nous affranchissions des procédés souvent peu étudiés qui servent de base à nos entraînements. Pour cela, il faut travailler et il faut des travailleurs. Il faut de l'aide et de l'encouragement ! L'encouragement de la technique sportive est inexistant en France. Les efforts tentés sont souvent bafoués. Les Commissions techniques qui peuvent exister se cantonnent sur un terrain qui leur est familier : idée superficielle ou esprit de bonne routine. Le temps manque pour étudier les sports et il faut bien vivre — c'est vrai ! Pourtant quelle fortune pour une fédération qui pourrait se dire : « Nos adeptes augmentent chaque jour et les résultats sont surprenants, grâce à l'étude technique et à l'organisation sportive. » Le jour où des Commissions techniques salariées fonctionneront en permanence, le jour où des techniciens seront chargés de rechercher des procédés et de les vulgariser par l'écran, par des conférences, ce jour-là, l'ingénieur sportif de la fédération aura conquis la foule. Il aura fait avancer le sport national d'un grand pas. L'émulation organisée, voilà la base de la psychologie sportive.

L'organisation est encore la base du système. — L'organisation qui sait grouper les forces, qui définit les rôles, qui prévoit, qui suit une doctrine et qui est assez souple pour évoluer, voilà le bon système. La concentration de l'effort national, voilà ce qu'il faut tenter, non sur le papier, mais en réalité. Le commandement unique est à réaliser chez nous d'abord. Que font à cet égard les étrangers ? car il est nécessaire, pour créer un système national, de s'entourer d'idées. Il ne faut pas craindre d'aller chercher l'inspiration au loin, même à l'étranger, et ensuite de se l'adapter. Que font par exemple les Suédois ? Ont-ils su grouper les forces, définir les rôles, prévoir, suivre une seule doctrine et rester souples cependant ? Possèdent-ils un groupement national des Sociétés d'éducation physique, de sports et de gymnastique ? Disons oui.

L'organisation des sports en Suède. — En effet, depuis 1903 existe « l'Union Nationale des Sociétés Suédoises de Gymnastique et de Sport », présidée par S. A. R. le prince héritier. L'Union Nationale Suédoise dirige le sport suédois. Elle envoie à une Assemblée de l'Union : 1° Ses représentants des sections à raison de deux délégués ; 2° Ses représentants régionaux, à raison de un délégué par cinq cents sportsmen, avec maximum de douze délégués pour chacune d'elles.

L'Assemblée de l'Union désigne un Conseil supérieur d'administration composé de trente personnes, lequel constitue la plus haute autorité du pays en matière de sport. En outre, l'Assemblée de l'Union Nationale Suédoise nomme une Commission statutaire chargée d'examiner et de résoudre les problèmes de modifications aux statuts et autres dispositions.

Le Conseil supérieur d'administration nomme en son sein une Commission administrative, laquelle se charge de l'expédition des affaires courantes et dispose des fonds.

Les Sociétés sportives qui pratiquent un sport spécial : gymnastique, escrime, sports athlétiques, patinage, patinage sur glace, skiage, natation, aviron, canotage, cyclisme, football, lawn-tennis, golf et athlétisme, sont régies par une union spéciale indépendante mais toutes placées vis-à-vis de l'Étranger sous la haute main du Conseil supérieur d'administration. Chaque union spéciale a son Assemblée générale. Ses statuts doivent être approuvés par le Conseil supérieur d'administration. L'Union spéciale administre le sport qu'elle représente, organise ses championnats, et a en mains la direction de la technique sportive.

En plus de ces unions spéciales qui correspondent à nos Fédérations spéciales, fonctionnent, sous le contrôle du Conseil supérieur, des unions régionales au nombre de vingt et une correspondant aux divisions territoriales de la Suède. L'union régionale est composée de toutes ces Sociétés de sport réparties sur son territoire. L'union régionale préside à la pratique des sports du district, organise les championnats régionaux et tranchent les questions sportives du district.

Les unions régionales ont des statuts uniques fixés par l'Union Nationale Suédoise; elles ont leur comité nommé par l'Assemblée générale du district.

L'Etat suédois accorde à l'Union Nationale Suédoise, une somme d'environ 20.000 couronnes, fonds prélevés sur les loteries.

Un insigne sportif honorifique, comportant trois grades, est attaché à chaque sportsman, citoyen suédois, qui appartient à une des Sociétés affiliées et qui a subi des épreuves sportives déterminées. Nous aurons à revenir sur ces épreuves sportives et à les comparer avec celles demandées pour nos épreuves d'athlétisme et brevets d'athlétisme.

Maurice CAMBIER.

COMMENT ORGANISER L'ÉDUCATION PHYSIQUE

Par le Professeur AMAR

TOUT LE MONDE S'OCCUPE AUJOURD'HUI DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE, DEPUIS SURTOUT QUE LE GOUVERNEMENT EN A PRIS LA DIRECTION ET L'A DOTÉE DE CRÉDITS PROPRES. C'EST POURQUOI NOUS AVONS DEMANDÉ AU CÉLÈBRE PHYSIOLOGISTE FRANÇAIS, LE PROFESSEUR JULES AMAR, DONT ON SAIT L'AUTORITÉ EN LA MATIÈRE, DE TRAITER LE PROBLÈME AU POINT DE VUE SCIENTIFIQUE.

L'ÉDUCATION physique sera à base physiologique ou ne sera pas. Elle s'adresse à l'âme et au corps, réagissant mutuellement et non point isolés : « Il n'en faut point faire à deux », disait notre grand Montaigne. Et ce sont les dispositions générales, l'âge et le sexe de l'individu qu'elle est tenue de considérer pour ne s'écarter jamais du succès. C'est entre 13 et 14 ans que les capacités totales de l'enfant sont susceptibles d'une *orientation* qui agira sur tout le cours de la vie. Après une période de précautions où il a fallu veiller sur sa croissance, abriter sa trop fragile existence, le voici qui aborde la seconde période : celle de *l'absorption* ou de l'éducation, tant de ses muscles que de son cerveau. Elle s'étend jusqu'à 25 ans chez l'homme, 21 ans pour la femme. Puis l'âge adulte commence ou la période de création, de *restitution*, qui se termine, suivant le sexe, à 50 ou 60 ans.

On a représenté sur le graphique de la figure 1 les étapes ainsi rapidement esquissées.

Bref historique. — Il y a, heureusement, une tendance à faire actuellement de l'éducation physique, une partie intégrante de l'hygiène scolaire.

L'âge, en effet, où les muscles et les articulations se développent, et où les centres nerveux se perfectionnent, est celui qui va de l'enfance à la puberté. Après, l'entraînement est plus lent.

Mais les Anciens n'assignaient point d'âge aux exercices gymnastiques. Ils étaient pour tout le monde un vrai besoin, car l'idéal grec, par exemple, voulait la beauté parfaite du

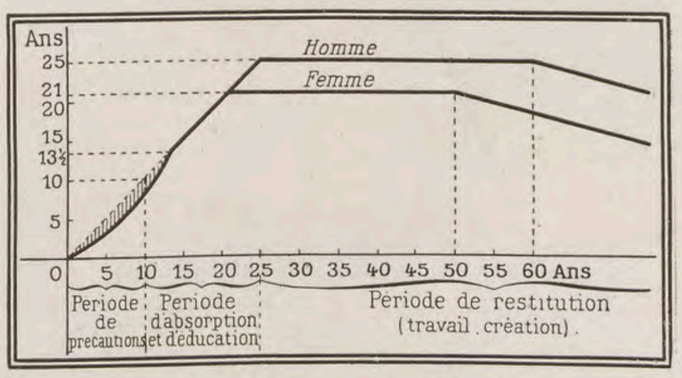


Fig. 1. — Courbes psycho-physiologiques de l'homme et de la femme.

corps. Etre souple et robuste, il n'y avait rien de plus agréable à Jupiter Olympien.

Toute l'année, on s'exerçait au stade d'Elis. Les *femmes* avaient accès à l'Hippodrome, créé en 680 avant l'ère chrétienne. Toutefois, elles ne pouvaient assister aux luttes de leurs maris ou de leurs enfants. Une seule exception fut tolérée en faveur de la mère du fameux lutteur Pisistrate ; elle entra dans le cirque vêtue d'une belle tunique ; au moment d'embrasser son fils vainqueur, un geste d'émotion écarta sa tunique, et découvrit son sexe.

Les Grecs d'alors savaient être galants, et la loi fut clémente.

On a, maintenant, la prétention de *faire lutter les femmes* ! Cela est anti-physiologique, vu le manque de solidité de la charpente, et la faible masse des muscles. On imagine aussi tous les autres inconvénients. J'ai assisté à ces assauts féminins, ou, ce qui est pire, entre personnes de sexes différents : ils m'ont tout simplement écœuré.

La gymnastique scolaire, pour les jeunes filles comme pour les garçons, voilà ce qui mérite toute l'attention du pays, et, tout d'abord, des Pouvoirs publics.

Les *Jeux Olympiques* furent organisés par Hercule, et devinrent réguliers vers 776 sous le nom d'*Olympiades* : *courses* à vitesses variées, et fort appréciées du public, que plus tard on combinera au *saut*, au *disque*, au *javelot* et à la *lutte ;* d'où le nom de *Pentathle* (cinq prouesses).

Les hommes s'entraînaient le corps nu ; la continuité des exercices, l'adresse et la science qu'ils y acquéraient, imprimaient à leur physique un aspect que la foule

ne se lassait point d'admirer.

On connaît cette attitude ramassée, ces muscles prêts à se détendre, cette expression de vigueur et d'harmonie du *Discobole* : le lanceur de disque, perpétué par le célèbre sculpteur Myron, et qui fut honoré à l'égal de la statue de Jupiter ou d'Aphrodite (5e s. av. J.-C.). Répétons-le, cette éducation physique était pure, artistique, conçue pour la beauté du corps et la satisfaction de l'esprit. Elle s'était fixée, chez les Grecs, comme un trait ineffaçable du caractère, une habitude de la vie parfaite. L'enthousiasme pour elle fut si grand, dans les cités les plus reculées, qu'à l'époque des fêtes un peuple innombrable accourait au stade : 40.000 places assises étaient réservées; les princes, les autorités, les philosophes honorés pour leur science ou leur éloquence, les généraux victorieux y venaient admirer, applaudir et couronner la plus magnifique jeunesse, assurément, que le beau ciel méditerranéen ait jamais éclairée.

En rappelant brièvement la vie sportive d'Athènes, nous voulons dire aux protagonistes de l'athlétisme moderne que celui-ci ne saurait se passer de compétence, d'organisation, d'encouragements, de cette popularité joyeuse qui a, sur les hommes du stade, les mêmes effets qu'autrefois sur les compagnons d'Alcibiade. Et, surtout, qu'il y faut un *but*, non pas intéressé ou charlatanesque, mais physiologique et moral.

Alors, on fera œuvre utile dour le progrès humain.

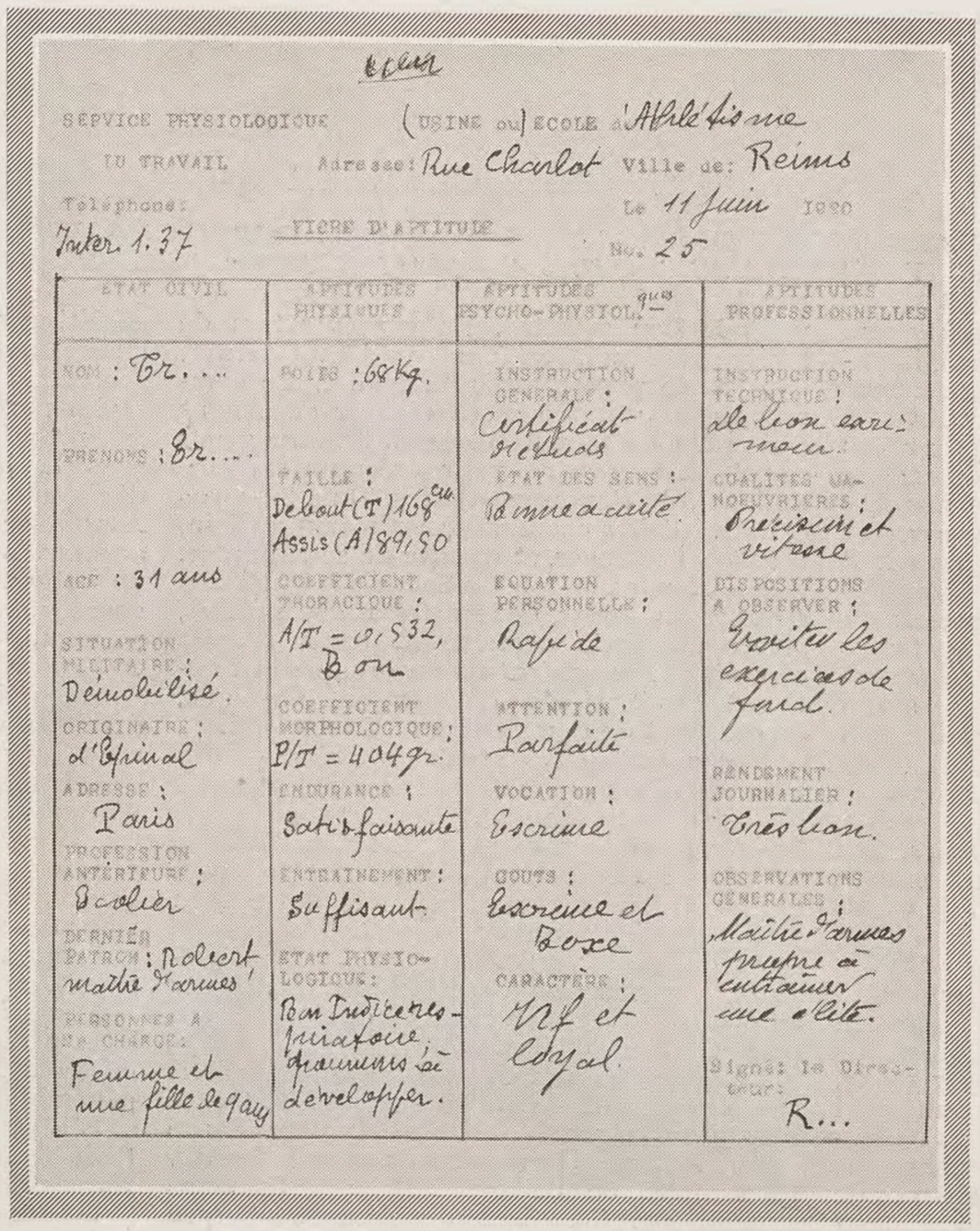
***

La fiche d'athlétisme.— Dans le domaine de l'éducation physique, c'est par la *fiche d'athlétisme* que l'on obtient la mesure rigoureuse, impartiale, des capacités sportives. La figure 2 en donne le modèle, établi pour un champion expertisé par nous. Et nous montrons, sur la figure 3, le *cycle ergométrique*, grâce auquel toutes les caractéristiques physiques et physiologiques, l'endurance des muscles et des poumons, le type humain, soit nerveux, respiratoire, digestif ou musculaire, se trouvent définies.

On réservera au prochain article les détails sur la fiche d'athlétisme et la manière de la constituer.

Disons fermement, en attendant, que partout où notre méthode est en vigueur (à Rome, Milan, Bruxelles, à l'Institut Emile Metz de Luxembourg, à Casa Pia de Lisbonne, etc.), elle épargne les tâtonnements aux instructeurs ; elle conjure du surmenage ; elle évite les erreurs, souvent graves, de l'empirisme.

Nos lecteurs, s'ils ne le savent déjà par expérience, en trouveront ici la claire démonstration. Si, à la dernière Olympiade, on avait au préalable pratiqué cette méthode de sélection scientifique, on n'aurait pas eu à déplorer de



Ecole

SERVICE PHYSIOLOGIQUE (USINE ou) ECOLE d'Athlétisme
DU TRAVAIL Adresse: Rue Charlot Ville de: Reims
Téléphone: Le 11 juin 1930
Inter. 1.37 FICHE D'APTITUDE No. 25

ETAT CIVIL	APTITUDES PHYSIQUES	APTITUDES PSYCHO-PHYSIOLOGIQUES	APTITUDES PROFESSIONNELLES
NOM : Br... PRENOMS : Br... AGE : 31 ans SITUATION MILITAIRE : Démobilisé. ORIGINAIRE : d'Epinal ADRESSE : Paris PROFESSION ANTÉRIEURE : Scolier DERNIER PATRON : Robert maître d'armes PERSONNES A LA CHARGE : Femme et une fille de 9 ans	POIDS : 68 Kg. TAILLE : Debout (T) 168 cm Assis (A) 89,50 COEFFICIENT THORACIQUE : A/T = 0,532, Bon COEFFICIENT MORPHOLOGIQUE : P/T = 404 gr. ENDURANCE : Satisfaisante ENTRAINEMENT : Suffisant ETAT PHYSIOLOGIQUE : Bon Quelques tendances à développer.	INSTRUCTION GENERALE : Certificat d'études ETAT DES SENS : Bonne acuité EQUATION PERSONNELLE : Rapide ATTENTION : Parfaite VOCATION : Escrime GOUTS : Escrime et Boxe CARACTÈRE : Vif et loyal	INSTRUCTION TECHNIQUE : Elève assez moyen. QUALITES MANOEUVRIERES : Précision et vitesse DISPOSITIONS A OBSERVER : Goûter les exercices de fond. RENDEMENT JOURNALIER : Très bon. OBSERVATIONS GENERALES : Maître d'armes propre à entraîner une élite. Signé: le Directeur : R...

Fig. 2. — Fiche d'aptitude établie par les services physiologiques du travail.

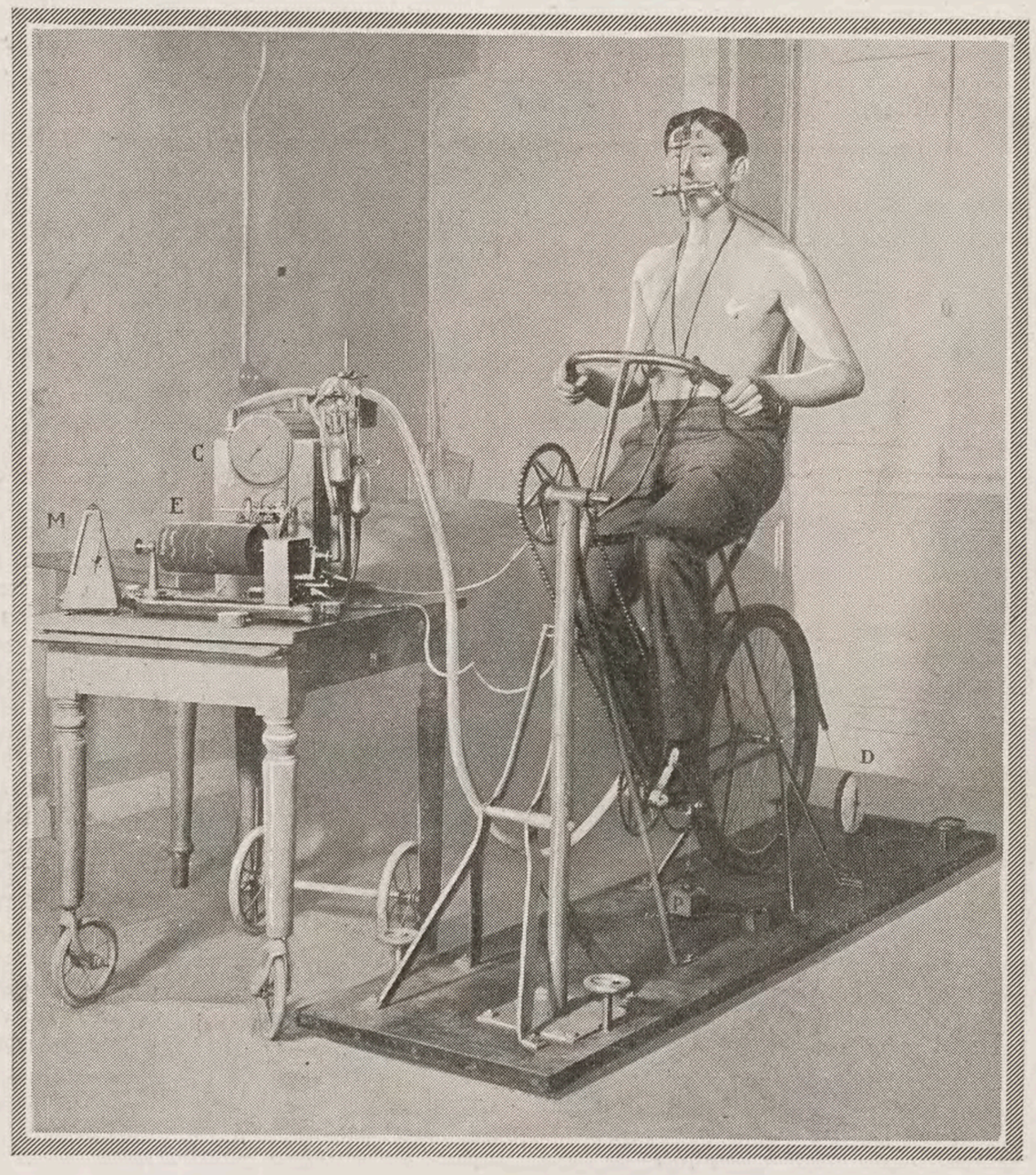


Fig. 3. — Usage du cycle ergométrique Amar, et de la soupape respiratoire. F, frein du volant; D, dynamomètre; P, poids tenseur; C, compteur clinique; E, enregistreur; M, métronome.

regrettables défaillances. J'avais fait mes réserves sur certains choix ; l'événement me donna raison.

Des lois admirables gouvernent le moteur vivant, comme elles animent l'univers tout entier. Il est essentiel de les connaître et de ne jamais s'en affranchir.

Professeur AMAR.

L'ENFER GLACÉ de PARIS-TOURS

Par Francis PÉLISSIER

(Voir le commencement page 17).

Mais nous la supportions mieux, puisque ayant fait le plein, si j'ose dire. Je ne descendais plus de machine. Partout, les spectateurs nous acclamaient à notre passage : ils se rendaient compte de nos souffrances. Dejonghe et moi atteignions Château-Renault où la pluie succédait à la neige. Le temps s'adoucissait ; nous avions même un rayon de soleil fugitif vers Château-La-Vallière. Christophe nous rattrapait un peu après. A Bourgueil, nous étions trois, Christophe, Mottiat et moi, Dejonghe ayant crevé. A la sortie de la ville, c'était mon tour : mes deux adversaires s'élancent dans le lointain et je répare. Je mets sept minutes, tant j'avais froid aux doigts. Le temps de réparer trois fois en temps ordinaire ! Je remonte et je fais la chasse : je rejoins avant Château-Chinon. Elle devait être angoissante notre lutte, car les automobiles s'arrêtaient pour en suivre les phases et pour ne pas nous gêner dans nos efforts respectifs.

Une fois regroupé, je me mettais en devoir de manger, puisque j'avais crevé juste après le contrôle. Dans Château-Chinon, se dresse une côte très dure. J'attaquais et me sauvais, mais — oh ! malchance ! — je sentais mon pneu à plat. J'avais recrevé ! Je m'arrêtais à nouveau, à 30 kilomètres de l'arrivée cette fois. Mes deux camarades continuaient et me prenaient trois minutes d'avance. Je recommençais la poursuite et les rejoignais dans la côte d'Azay-le-Rideau. Je persévérais alors dans mon effort Christophe, très courageux, s'attachait à ma roue. Je n'insistais plus et Mottiat recollait. Nous roulions tous les trois sans alerte jusqu'à 10 kilomètres de l'arrivée, dans la côte de Ballan, la dernière, où je démarrais sec et réussissais à distancer mes deux vaillants adversaires. La cause était dès lors entendue et je gagnais Paris-Tours avec deux tours de piste d'avance au vélodrome.

Nous avions terminé la course dans la boue et je puis vous avouer que nous en étions presque arrivés à aimer cette boue qui nous semblait bonne après le martyre vécu entre Chartres et Châteaudun !

Francis PÉLISSIER.

LES CHAMPIONNATS FÉMININS DE FOOTBALL

1

2

3

4

5

Ruck

L'ÉQUIPE D'" EN AVANT " GAGNE LES CHAMPIONNATS DE PARIS ET DE FRANCE D'ASSOCIATION

Les derniers matches d'association comptant pour les Championnats féminins de Paris et de France, se sont disputés au stade Elisabeth, les 10 et 17 avril. La finale du Championnat de Paris opposait " Femina Sport " à " En Avant ". Ce dernier club triomphait par 1 but à 0. A la suite de cette victoire, l'équipe championne de Paris rencontrait les " Sportives de Reims ". " En Avant " remportait un nouveau succès et battait se sadversaires par 3 buts à 0. — 1 et 2. Finale du Championnat de Paris. — 3, 4 et 5. Finale du Championnat de France de football association féminin.

VIGNAUD BAT LE RECORD DE FRANCE DES 20 KILOMÈTRES

Le 3 avril, sur la piste de Colombes, Vignaud, aidé de ses camarades du Racing, De Nys, J. Keyser, Bimont, Herminier, a réussi à battre le record de France amateur des 20 kilomètres, détenu par le Cettois Ichard, avec 1 heure 11 minutes 20 secondes 1/5. Vignaud couvrait la distance dans le temps de 1 h. 10 m. 43 s. Le record du monde appartient à Kolehmainen avec 1 heure 7 minutes 4 secondes 1/5. — *A dr. :* Les derniers mètres du record. — *A g. :* Vignaud fait un tour d'honneur avec son jeune fils.

MON RECORD DE FRANCE DES 20 KILOMÈTRES

Par VIGNAUD

A la suite de ma saison de cross-country où, quoique en bonne forme, je n'avais pas été très heureux, à cause d'incidents indépendants de ma volonté, j'avais envisagé l'idée de m'attaquer au record de France des 20 kilomètres pour montrer que je pouvais encore accomplir d'intéressantes performances.

Je possédais une forme excellente, m'autorisant les plus belles espérances, et je pensais avoir dans les jambes assez de ressources, afin de tenter l'aventure.

J'aurais cependant dû pousser sérieusement ma préparation, au lieu de ne m'entraîner que pendant trois semaines sur piste, après une dure saison sur route et à travers champs. Mais j'avais annoncé mon désir et je ne pouvais reculer sans avoir l'air d'un bluffeur.

J'ai battu le record amateur de France et j'en suis satisfait, mais je pensais faire mieux et les séances d'entraînement me permettaient de caresser des espoirs plus brillants.

Guignard jusqu'au bout, je n'avais pas compté sur la chaleur accablante de ce premier dimanche d'avril qui voulut s'habiller en costume d'été. D'autre part, je n'avais pas travaillé avec mes entraîneurs. Ils étaient parfaits, mais nulle homogénéité, nulle cohésion n'existait entre eux et moi, ce qui faisait un style saccadé, heurté, n'offrant qu'un lointain rapport avec le train nécessaire pour semblable performance. Les uns me faisaient faire des tours trop rapides, les autres trop lents; je passais d'un tour à l'autre à 10 secondes de plus qu'au tour précédent, alors que la régularité seule est la clef du succès dans une tentative de record.

Je suis heureux d'avoir réussi, mais je ne suis pas content de moi, qui pouvais faire mieux. Je vais ma préparer sérieusement, et j'ai l'espoir que, cette saison, j'abaisserai considérablement mon temps actuel.

Lors de ma tentative du 3 avril, pendant les 10 premiers kilomètres, tout marcha bien, mais ensuite la chaleur devint tellement tropicale qu'elle me gêna beaucoup. La piste en mauvais état fut également pour moi un terrible handicap. J'avais les pieds brûlés et je ne terminai que grâce aux encouragements qui me furent prodigués. Au 17e kilomètre, je crus bien abandonner. Soudain, un nouveau regain de forces s'infiltra en moi, je ne sais comment, et je terminai presque en sprintant.

On ne se figure pas combien ce genre d'épreuves est dur et quelle force de volonté est nécessaire pour surmonter les moments de défaillance. Et c'est là qu'on se rend compte de la merveilleuse valeur d'un Jean Bouin.

VIGNAUD.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtront dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

Peut-on remplacer l'essence par le benzol ?

MARNIER, PARIS. — Vous pouvez parfaitement employer du benzol au lieu d'essence dans votre moteur, et cela sans même faire aucune modification ni au carburateur, ni à la magnéto. Cependant, si vous voulez tirer tout le parti possible du benzol, il conviendra de réduire un peu le gicleur principal du carburateur (de un demi-dizième ou un dizième au plus), et d'alourdir légèrement le flotteur. Vous arriverez à ce dernier résultat en soudant sur le flotteur une bague en laiton dont vous déterminerez le poids de la façon suivante :

Placez d'abord votre flotteur dans un vase contenant de l'essence, et notez avec un crayon le niveau d'affleurement du liquide.

Refaire la même expérience en plaçant le flotteur dans du benzol : chargez le flotteur jusqu'à ce que le benzol affleure le trait de crayon.

Enfin, si votre moteur est muni d'une avance fixe, vous pouvez augmenter légèrement cette avance en employant du benzol : des tâtonnements vous indiqueront où il faudra vous arrêter dans cette voie.

Le réglage des roues avant.

HOFFER, METZ. — La cause du dandinement des roues avant est bien difficile à définir : chaque cas particulier doit faire l'objet d'une étude spéciale.

Cependant, nous pouvons vous indiquer qu'il faut vérifier d'abord le parallélisme des roues avant, si elles se dandinent, il faut les faire pincer très légèrement pour l'avant : vérifier également qu'aucune des deux roues directrices ne présente de balourd ; pour cela mettre l'essieu sur cric et vérifier que chacune des roues est en équilibre indifférent sur sa fusée. Remédier au balourd à peu près certain par des contre-poids convenablement disposés sur la jante.

Si cette modification ne donne pas le résultat cherché, vous pouvez augmenter très légèrement la chasse de l'essieu avant en disposant des cales entre les ressorts et leurs patins, cales un peu plus épaisses vers l'arrière qu'à l'avant.

Enfin, si rien de tout cela n'améliore la direction, faire reviser toutes les articulations de celle-ci pour enlever complètement le jeu, y compris la boîte de direction.

Comment remédier au jeu des soupapes d'aspiration ?

VAN HOUSTE, SÉCLIN. — Si vos soupapes d'aspiration ont un jeu tel dans leur guide qu'il se produise des rentrées d'air, gênant pour la mise en marche et le ralenti, une réparation s'impose.

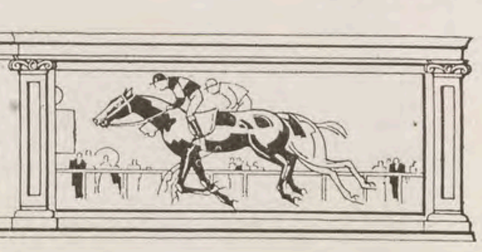
Si les guides de soupapes sont amovibles, ce qui est rare dans les moteurs actuels, il faut les changer. Si, au contraire, ils sont venus de fonte avec le cylindre, il faut les agrandir en y passant successivement plusieurs alésoirs de diamètre progressivement croissant, de façon à augmenter le diamètre du trou d'au moins de 2 millimètres. Vous y introduirez ensuite à force une bague de bronze ou de fonte soigneusement tournée et alésée aux dimensions de la tige de soupape.

L'opération se terminera par un calibrage exact de la bague au moyen d'un alésoir extensible : le trou de la bague, s'il était très bien ajusté sur la tige, la bague étant libre sera devenue trop petite quand celle-ci sera prise dans le guide de soupape.

Si vous voulez participer au Concours de Consommation du Mans avec votre voiture, et avoir quelque chance de succès, il est indispensable de faire subir au moteur un certain nombre de transformations relativement importantes : en particulier, on ne peut songer à lutter avec les voitures minutieusement préparées qui prendront part cette année à ce Concours, sans augmenter la compression. Je ne parle pas, bien entendu, du réglage du carburateur, c'est là une chose élémentaire, mais complètement insuffisante en elle-même pour procurer quelque chance de succès.

Contrairement à ce qu'on serait tenté de croire, le Concours du Mans n'est pas du tout une épreuve pour amateurs, mais au contraire une épreuve pour constructeurs, en ce sens qu'elle demande une longue, minutieuse et difficile préparation.

Hippisme



Le CONCOURS HIPPIQUE au GRAND PALAIS en 1921

Par SILNÈS

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS A PROUVÉ QUE LE GOUT DU CHEVAL N'ÉTAIT PAS ABOLI EN FRANCE. LES CONCURRENTS, PAR LEUR QUALITÉ ET LEUR QUANTITÉ, ONT PERMIS A CETTE SÉRIE D'ÉPREUVES DE REMPORTER LE PLUS BRILLANT SUCCÈS

CHAQUE année, à pareille époque, le Grand-Palais ouvre ses portes à la Société hippique française, et, pendant trois semaines, c'est un défilé ininterrompu sur la piste des plus beaux chevaux de notre élevage, et des plus jolis modèles de chevaux de trait ou de chevaux de selle, en service à Paris.

Cette partie du concours est peu connue du public et généralement peu suivie par lui. Elle est pourtant la partie essentielle du concours.

C'est aux présentations du matin, que l'on voit les chevaux de classe, et que sont montrés, attelés ou montés, les chevaux de quatre, cinq et six ans. C'est là que l'on peut constater les efforts faits par chacun, pour amener au mieux de sa condition, le crack que l'on croit avoir dans son écurie (on a toujours des yeux si indulgents pour le cheval qui vous appartient). C'est là que l'on voit le développement et les transformations que produisent en un an sur un jeune cheval le travail et le dressage méthodiquement appliqués.

C'est là, enfin, que s'ébauchent les transactions qui ne se concluent souvent qu'en fin de concours. Elles ont été assez nombreuses cette année et quelques très gros prix ont été payés.

Les premières matinées furent consacrées aux chevaux d'attelage et il nous fut donné de voir là quelques beaux types.

Dans la classe des chevaux de grande taille, 1 m. 60 et au-dessus, Rabais dans les quatre ans et Palan dans les cinq et six ans, ont été classés premiers. M. Bamberger a acheté ce dernier à Riant pour l'appareiller avec son cheval Pan, ce qui lui a permis d'être classé en tête des attelages à deux, quelques jours plus tard.

Resna à Mme Sauvard, dans les quatre ans, et Querelleur, dans les cinq et six ans, ont obtenu chacun le premier prix dans la cinquième catégorie : chevaux de 1 m. 55 à 1 m. 60.

La sixième classe (taille inférieure à 1 m. 55) réunissait vingt concurrents : Compère a obtenu le premier prix des quatre ans et Rip, le premier prix des cinq et six ans.

Au résumé, bon lot de chevaux d'attelage avec quelques premiers sujets remarquables. Mais du nombre relativement restreint des concurrents, faut-il conclure que le cheval de luxe de trait est appelé à disparaître ? Je ne le crois pas. Il y aura toujours des amateurs qui ne sacrifieront pas le plaisir de conduire une belle paire de chevaux à celui de parcourir de nombreux kilomètres en limousine. Il suffit d'ailleurs de voir les présentations qui ont été faites aux internationaux pour se convaincre que l'on sait encore atteler en France.

Le dimanche 3 avril a eu lieu la présentation habituelle des chevaux de gros traits attelés à toutes espèces de voitures. Leur succès a été très justifié. De nombreux prix ont été distribués à MM. Verdier, Dufour, Potin et Cie, Karcher, Blanchard.

247 CHEVAUX DE SELLE AU PROGRAMME ! Il y a eu 247 chevaux de selle inscrits au programme : 99 de quatre ans, 86 de cinq ans, 62 de six ans. Tous les honneurs reviennent au groupe des poids moyens de cinq et six ans, qui ont présenté un ensemble au-dessus de la moyenne.

Boule de Neige, Rieuse (quatre ans au-dessus de 1 m. 59).

Médine II, Rêve d'Or (quatre ans de 1 m. 50 à 1 m. 59) sont des premiers sujets.

Nieuport, Pétillant, Pichon (cinq et six ans, 1 m. 59 et au-dessus).

Quarantaine III, Quête, Pirouette (cinq et six ans de 1 m. 50 à 1 m. 59) sont des chevaux bien suivis et compacts.

Vainqueur (quatre ans) et Vérité (cinq et six ans) ont été les lauréats de la troisième catégorie (chevaux poids légers de petite taille).

Les poids lourds ont accusé, en général, beaucoup de sang et d'espèce.

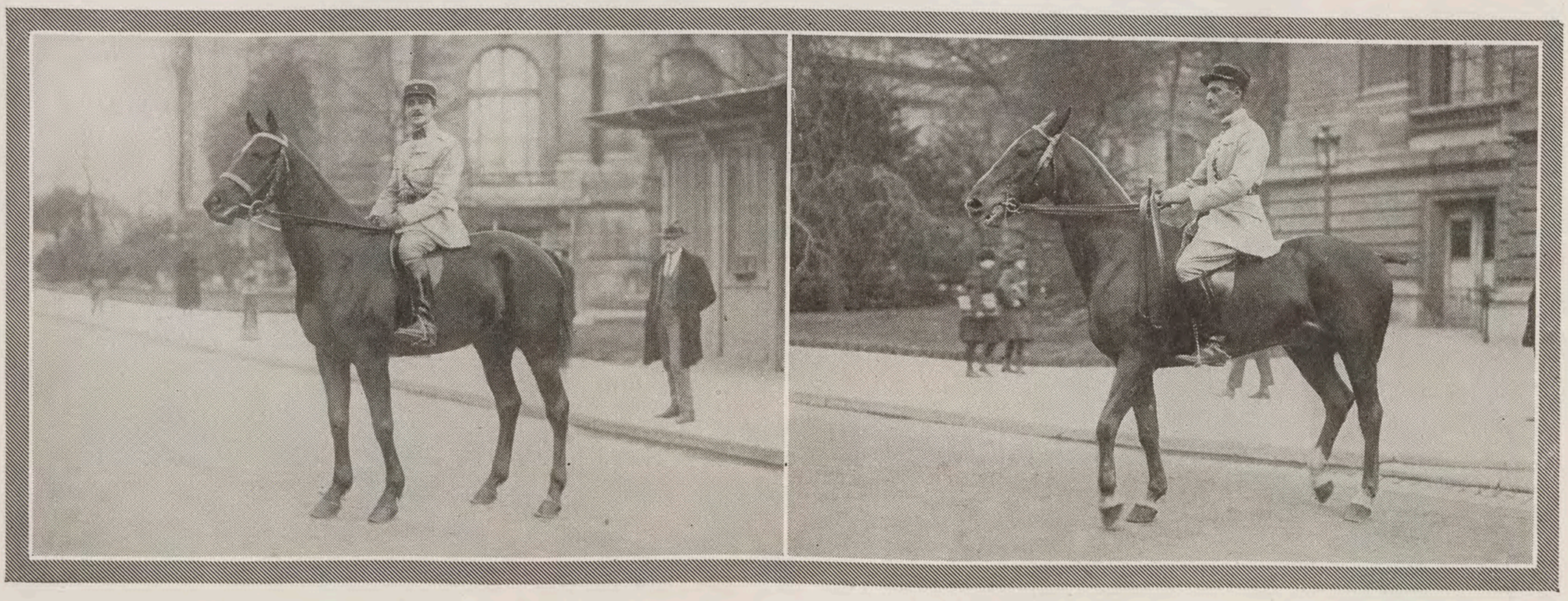
Quémandeur, qui a obtenu en plus du premier prix de sa catégorie, la prime d'honneur réservée au plus beau cheval de poids lourd, est un splendide animal de six ans, auquel on ne peut guère reprocher que sa croupe un peu fuyante ; c'est un demi-sang, né dans le Calvados.

Les parcours à l'extérieur, heureusement inaugurés depuis quelques années par la Société hippique, ont terminé sur le terrain de Bagatelle les épreuves imposées aux chevaux de selle.

La majorité des concurrents ont montré de l'endurance, de l'adresse dans le saut, et un galop facile et soutenu. Il est regrettable toutefois que l'on se soit laissé aller à engager quelques chevaux insuffisamment préparés sur les obstacles que le jury a dû renvoyer. Il faut louer par contre les cavaliers des Ecoles de dressage qui sont en grand progrès.

LES ÉPREUVES D'OBSTACLES Faire ici le palmarès de tous les gagnants d'obstacles serait fastidieux et mes camarades m'excuseront de ne pas tous les nommer, « ils sont trop », 187 engagements à certains jours. Mais ce fut une joie de voir nos jeunes officiers venir en masse se mesurer avec leurs anciens, amener en belle condition de bons chevaux bien toilettés, bien préparés, et les piloter avec crânerie. Bravo, le goût du cheval n'est pas encore perdu dans nos armes montées, bien que les écoles aient tendance à consacrer moins de temps à l'équitation pour faire d'autres sports. Par quoi remplacera-t-on l'esprit cavalier si on le détruit ?

Quelques étriers ne sont peut-être pas encore à la bonne longueur. Quelques coups de cravache ont été intempestifs et surtout on s'est trop souvent retourné pour voir si l'obstacle tombait. Ce sont là petits péchés de jeunesse qui passeront avec un peu d'expérience. La bonne tradition n'est pas perdue ; c'est l'essentiel. Nos vétérans, célébrités



LIBÉRATRICE ET BOSTON, GAGNANTS DES PRIX COUPLÉS

L'épreuve militaire "Prix Couplés" s'est disputée le 1er avril. 90 paires prirent part à cette épreuve. Les différentes équipes ont, à de rares exceptions près, franchi les obstacles avec ensemble et correction. Finalement, la paire Libérateur (capitaine des Horts) et Boston (capitaine Lambert) remportait la victoire.

MIRTILLE
Mirtille, à M. F. Chevalier, monté par M. Mouley, gagnant du Prix de la Préservatrice (Omnium, obstacles).

BOUDINE
La première place du championnat du cheval d'armes est revenue à Boudine, au capitaine Saint-Poulof, du 24e dragons.

PSYCHÉ
Psyché, à M. P. Lederlin, monté par M. des Horts, 4e du Prix Juigné, 1er du Prix Mornay (obstacles gentlemen).

PANDORE
Pandore, monté par M. Donio, 1er du Prix du Conseil général (épreuve d'obstacles pour chevaux français).

QUEMANDEUR
Quémandeur, à la baronne Lejeune, présenté par M. Archenoul, 1er du concours de chevaux de selle de 5 à 6 ans.

RIEUSE
Rieuse, au marquis de Cormelier, présentée par M. Archenoul, 1er des épreuves d'extérieur pour chevaux de selle.

IRÈNE
Le Prix de la Coupe (épreuve internationale d'obstacles gentlemen), a été gagné par Irène, à M. Marcel Rousseau.

GOUGA DINN
Dans le championnat du saut en hauteur, M. Jean Santini Paccinelli se classait premier, en franchissant 1 m. 90.

FLIRT
Le Grand Prix de la Ville de Paris a été gagné par Flirt, au colt Joannard, monté par le cape de Laissardière.

(Voir les selleries exécutées par HERMÈS Frères.)

d'hier, Wignolle, Féline, de Ronceray, L. d'Havrincourt sont venus prêcher d'exemple en faisant leurs parcours, les mains basses, les rênes légèrement tendues, bien assis dans leur selle et impeccablement liés à leurs chevaux.

La coupe militaire (Grand Prix de Paris) a été gagnée par Flirt, monté par le capitaine de Laissardière, du 6e dragons, qui s'est en plus classé troisième avec Dignité.

L'épreuve de puissance (Prix du Rhin) est revenue à Capricieux au lieutenant Auriol ; le Prix des Veneurs (parcours de chasse) à Joute au commandant Chevallier ; le Prix de l'Ourcq à Grand-Matin au lieutenant L'Hotte ; le Prix de la Marne à Galoche au lieutenant L'Hotte, *ex æquo* avec Intro au lieutenant Grosjean ; le Prix de Verdun à Chikine au lieutenant Honnorat.

Les sous-officiers ont fait une excellente présentation. C'est une heureuse mesure que l'on a prise depuis deux ans de les laisser se montrer en public. Dix-sept parcours sans faute ont été enregistrés dans la première catégorie qui comprenait les adjudants et les sous-instructeurs d'équitation et dix dans la deuxième qui comprenait tous les autres sous-officiers.

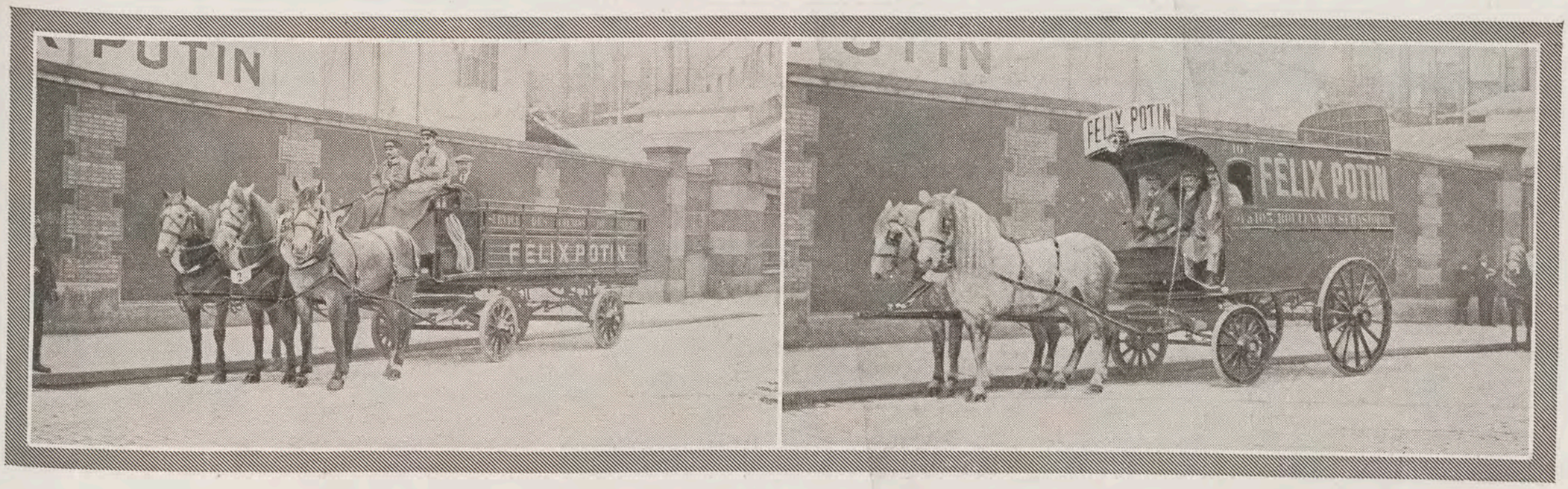
Dans les épreuves civiles nous avons revu avec plaisir quelques fines cravaches d'avant-guerre très en forme actuellement.

H. de Royer s'entend à merveille avec le cheval si délicat de M. Cravoisier-Papin « The Doctor ». On ne saurait faire mieux.

Louis Bourbon, qui n'a pas perdu la gaîté de son «hop» et la précision de son coup de cravache à l'obstacle, pilote très habilement.

Le commandant Horment actuellement en Silésie prend ses vingt jours de permission pour ne pas manquer le concours de Paris. Il se classe 2e dans le championnat en hauteur avec Ivanhoé et lui fait franchir ensuite 2 mètres.

M. de Bonnefont toujours plein d'allant et de précision s'adjuge la



LES ATTELAGES FELIX POTIN AU CONCOURS HIPPIQUE

Dans les prix internationaux pour chevaux de trait attelés, la présentation de différents concurrents a obtenu un grand succès. Deux premiers prix sont venus récompenser la Maison Félix Potin de ses constants efforts pour maintenir la réputation de sa cavalerie. Ces attelages ont été longuement applaudis par les connaisseurs.

première place dans le Prix La Haye-Jousselin et le Prix du Printemps avec Galoche.

Les épreuves favorisant les chevaux français se sont courues sans incident. Une fois de plus elles ont permis de constater les progrès faits par les hommes des écoles de dressage.

Le 1er Prix des Ecoles et celui des Champs-Elysées sont revenus à Porto III au marquis de Croix monté par J. Dubreuil ; celui de la Préservatrice à Mirtille à F. Chevallier monté par Maurice Monley ; celui du Conseil général de la Seine à Pandore à M. Donnis.

Le saut en hauteur qui clôturait le concours avait attiré comme toujours une foule élégante qui se pressait dans les tribunes. Les concurrents peu nombreux n'étaient pas d'une classe exceptionnelle et le prix a été gagné par un vieux routier Gouga Dinn, qui, seul, a franchi 1 m. 90 sans faute. Il est juste d'ajouter qu'aussitôt après il a franchi 2 mètres ainsi qu'Ivanhoé à M. Pollet-Ternynck et que devant ce succès le baron du Teil toujours prêt à encourager les bonnes volontés a créé un prix qui a été partagé entre les lauréats de ces performances supplémentaires et relativement belles. Le record de Biskra, monté par M. F. de Juge, et Montjoie III, monté par M. Ricard, sautant officiellement 2 m. 36 le 17 août 1912, à Vittel, est loin d'être battu.

Le public s'étonne souvent de voir dans cette épreuve recommencer un cheval qui a renversé l'obstacle. Le classement de ce championnat se fait de la façon suivante : « Chaque concurrent passe d'abord la barre à 1 m. 50. C'est un saut d'essai qui ne compte pas. Le classement commence à 1 m. 70. Chacun a droit alors à trois essais successifs, et à chaque essai la faute faite est comptée. Trois essais infructueux ou trois dérobés éliminent définitivement. Restent donc en compétition après 1 m. 70 tous ceux qui ont franchi une fois la barre sans la faire tomber. On hausse l'obstacle de 0 m. 20 et on continue jusqu'à ce qu'il ne reste plus que le cheval ayant franchi correctement la plus grande hauteur. En cas de barrage le classement s'établit d'après les fautes faites aux hauteurs précédentes. »

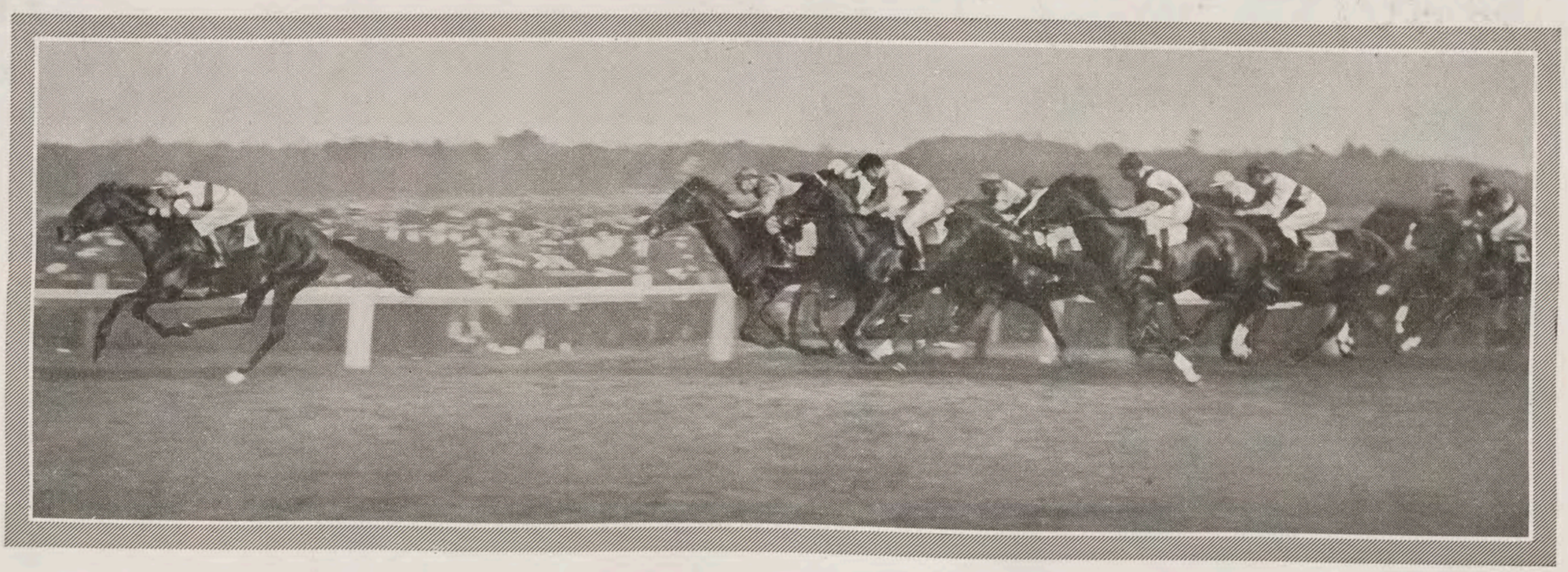
SILNÈS.

VERS LES GRANDES ÉPREUVES

Par SAINT-GEORGES

"SOUVIENS-TOI" POSSÈDE VRAIMENT TOUTES LES QUALITÉS. LES PREMIÈRES GRANDES ÉPREUVES DE PLAT VOIENT DE NOUVEAUX CRACKS. CEUX-CI CONFIRMERONT-ILS LEURS SUCCÈS ?

L'INTÉRET des courses à obstacles a passé au second plan après le Prix du Président de la République, à Auteuil, où Héros XII s'est affirmé le premier steeple-chaser de France. C'est vraiment dans la spécialité un animal de tout premier ordre, par son adresse, sa sûreté, son style, son endurance, sa désinvolture à porter le poids. Le dark horse qu'on a cherché en vain n'avait pas beau jeu à montrer son nez contre un tel jouteur. Le plat a ensuite repris ses droits, mais après une série d'épreuves qui ont tenu le programme avec des intérêts divers, il a fallu arriver au Prix Boïard pour goûter une rencontre vraiment captivante. Nous avons vu une fois de plus que sur le turf, comme en philosophie, à ceux qui disent : « J'en suis sûr », il faut toujours répondre : « Peut-être. » Lorsqu'on a appris que Souviens-Toi, hurdle racer fameux, disputerait le grand international de Maisons, l'avis presque unanime a été



CAROLY NAUFRAGEUR ZAGREUS LE RAPIN

UN PASSAGE DANS LE PRIX DES SABLONS (50.000 fr., 2.000 m.). Bois de Boulogne, 3 avril. — Caroly s'est élancé en tête devant Eugène de Savoie et Le Rapin. Dans la montée, Caroly et Battersea étaient devant Naufrageur, Dolphin, Viburnum, Le Rapin et Eugène de Savoie. Caroly entrait premier dans la ligne droite ; il était bientôt attaqué par Zagreus. Un peu plus loin, Sourbier se dégageait et il était visible que le crack de M. James Hennessy (J. Childs) allait prendre bientôt le meilleur. Le fait est qu'en passant devant les premières tribunes du pesage, la question était réglée : Sourbier se détachait avec toute l'aisance désirable, mais Odol survenait alors, et finissait dans un rush réellement impressionnant ne succombant que d'une tête ; Caroly conservait la troisième place sur Zagreus.

VESPERTILION OMIGNON PHUSLA

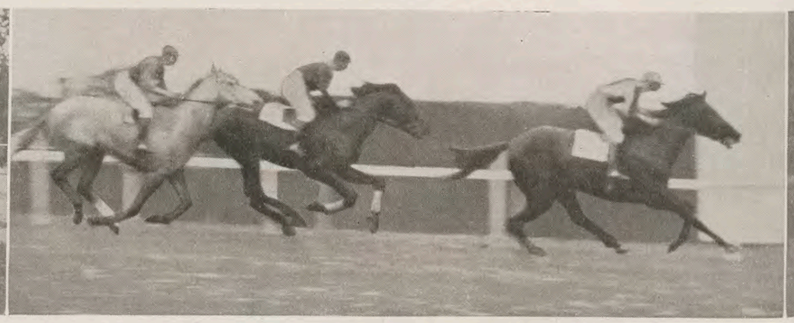
UN PASSAGE DANS LE PRIX DE FONTAINEBLEAU (20.000 fr., 2.200 m.), Bois de Boulogne, 3 avril, — Vespertilion et Dormans ont mené détachés devant Omignon et Phusla. Dans la descente, Phusla se mettait à la poursuite des deux chevaux de tête, suivi d'Omignon. Dans la ligne droite, il était visible que Phusla et Omignon ne pourraient pas rejoindre les leaders. Phusla fléchissait comme un cheval qui manque de tenue. Omignon venait attaquer Dormans, mais celui-ci conservait une encolure, tandis que Vespertilion, au baron Ed. de Rothschild (A. Sharpe), l'emportait d'une longueur et demie.

POCHARD

ARRIVÉE DU PRIX
a assuré le train devant
Muscadin venait à côté du
Macomber (O'Neill), prenait

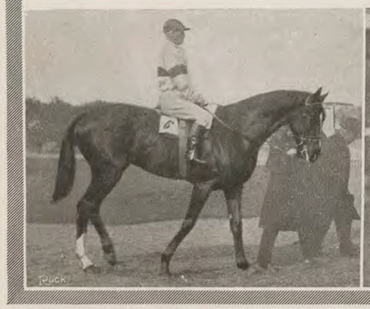
PHALAZAR

Phalazar h. alezan, par Sardanapale et Béatitude, au baron M. de Rothschild, monté par A. Benson, entraîné par W. Davis, gagnant du Prix du Viaduc (haies, 12.000 fr. ,3.500 m), couru le 7 avril, à Auteuil.



FOU DU ROI PIN BLACK LARRY

ARRIVÉE DU PRIX DU BOIS DE BOULOGNE (25.000 fr., 2.100 m.), St-Cloud, 9 avril. — Garde Noble est parti devant Tic Tac et Pin. Angicèle ne tardait pas à traverser le peloton et à mener devant Pin et Black Larry. A La Fouilleuse, Fou du Roi se rapprochait. Dans la ligne droite, Angicèle fléchissait. Pin était attaqué alors par Black Larry, à M. A.-K. Macomber (Kriegelstein), qui, malgré une belle défense de Pin, l'emportait d'une demi-longueur ; Fou du Roi était troisième.



SOUVIENS-TOI

Souviens-Toi m. al. 4 ans, par Sautoi et Bénanet, au duc Decazes, monté par Bellhouse, entraîné par Bariller, gagnant du Prix Boïard (62.500 fr., 2.000 m.), disputé à Maisons-Laffitte, le 15 avril.

THE BOHEMIAN SOUVIENS-TOI

ARRIVÉE DU PRIX BOIARD (62.500 fr., 2.000 m.), Maisons-Laffitte, 15 avril. — Dès le début, The Bohemian a pris la tête et a mené, légèrement détaché. Au poteau ordinaire, la lutte se dessinait entre The Bohemian et Souviens-Toi. Souviens-Toi, au duc Decazes (Bellhouse), prenait le meilleur, et battait le jeune cheval d'une demi-longueur.

GRAZING

ARRIVÉE DU PRIX DE GUICHE
17 avril. — Stick to It a mené devant
Grazing survenait dans un excellent rush
(G. Stern), parvenait à rejoindre

qu'il y avait loin du spécialisme à la classe et qu'au surplus les expériences du passé disaient qu'à ce jeu on avait sans profit gâché les meilleurs jumpers.

Eh bien, s'il fallait prendre au pied de la lettre le résultat du Prix Boïard, on serait amené à penser que Souviens-Toi, d'origine irlandaise, importé dans un lot dont on avait fait fi, se trouve le meilleur cheval de son année sur les deux continents, car il a laissé derrière lui non seulement le vainqueur du Jockey-Club de 1920, le vaincu par accident de Comrad, le crak anglais, mais encore la meilleure de son âge, qui vaut le meilleur mâle, Meddlesome Maid. Entre Souviens-Toi et elle s'est intercalé un trois ans précédé d'une grande réputation d'écurie et passant pour un crack. Voilà le fait brutal.

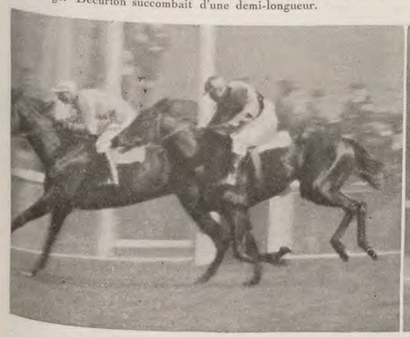
Oui, mais nous sommes sur la ligne droite de Maisons et nous savons, depuis Babillarde que cette piste recèle un mystère que l'on a bien souvent cherché à élucider. On a parlé du faux train sur les premiers 1.600 mètres et du brusque démarrage dans les 400 derniers mètres. Cependant toutes les conjectures auxquelles on s'est livré ont été controuvées à l'examen. Il n'est guère demeuré que la question de souffle quand le vent est debout et que la capacité des échanges respiratoires. Une autre cause peut se présenter à l'esprit que doit retenir tout sportsman pratiquant, ce phénomène qu'on nomme le moral et que j'étudierai quelque jour en parlant de l'intelligence du cheval. Le départ a lieu au fond de la piste, le parcours dénué de tournants est monotone. Le cheval n'a pas besoin du don d'orientation pour sentir qu'il va à l'écurie. Il en subit l'attirance. 400 mètres avant le poteau, le cheval tourne le dos à ce lieu de délices qui est la mangeoire, et alors la qualité qui devient dominante n'est plus seulement le moteur ou le mécanisme, mais l'âme que possède le sujet. Ne prenez jamais, pour le poteau du fond, l'animal sans courage ou qui a la plus légère ombre de caractère. Souviens-Toi, en dehors de ses aptitudes, est allant, généreux; il arrache les bras de son homme alors que tant d'autres, baissent aussitôt de pied, la tâche finie ; lui, continue à tirer double et ne s'arrêterait que hors d'haleine. S'il a les moyens, un tel cheval est bien celui du Prix Boïard. On n'aurait pas douté de sa générosité, mais la question était de savoir s'il pouvait l'être assez. Voici la

CORCORAN II DECURION MUSCADIN

SIMONIAN (20.000 fr., 2.100.), St-Cloud, 4 avril. — Decurion Muscadin, Corcoran II, Select et Pochard. Dans le dernier tournant, leader et une belle lutte s'engageait entre eux. Muscadin, à M. A.-K. l'avantage. Decurion succombait d'une demi-longueur.

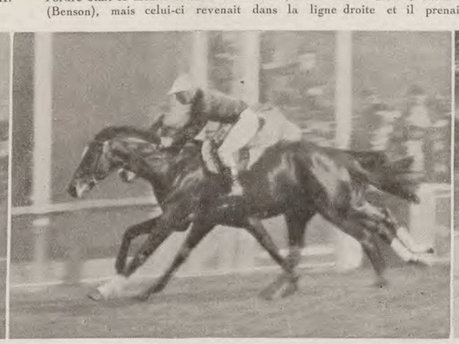
PHALAZAR ORIGAN II LE PRINCE ROUGE CLEAN SWEEP

DÉPART DU PRIX DU VIADUC (haies, 12.000 fr., 3.500 m.), Auteuil, 7 avril. — Au début, Le Prince Rouge prenait le commandement, mais il ne tardait pas à rétrograder, laissant en tête Phalazar, Bataillant et Clean Sweep. Aux tribunes, l'ordre était le même. Dans les tournants, Bataillant fléchissait, Clean Sweep dépassait Phalazar, au baron M. de Rothschild (Benson), mais celui-ci revenait dans la ligne droite et il prenait le meilleur. Le Prince Rouge se plaçait troisième.



POCHARD VESPERTILLON

ARRIVÉE DE LA BOURSE (20.000 fr., 2.100 m.), Bois de Boulogne, 10 avril. — Le Grêlon, parti dernier, ne tardait pas à venir en tête. A l'entrée de la ligne droite, Pochard, à M. H. Letellier (E. Allemand), l'emportait d'une demi-longueur.



RAMBOUR ABRI

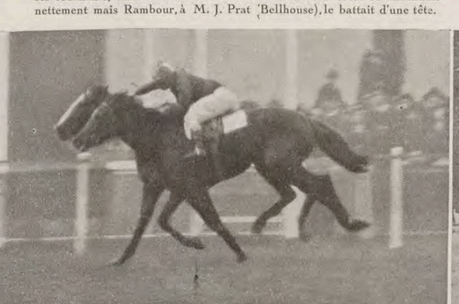
ARRIVEE DU PRIX JUIGNÉ (30.0 00 fr., 2.000 m.), Bois de Boulogne, 10 avril. — Ksour a mené devant le Belverdère, Abri. Dans les tournants, Rambour faisait son effort en dehors. Abri se défendait nettement mais Rambour, à M. J. Prat (Bellhouse), le battait d'une tête.

RAMBOUR

Rambour, m. al. 3 ans, par Ramrod et Reine Blanche, à M. Jean Prat, monté par Bellhouse, entraîné par Watkins, gagnant du Prix Juigné (30.000 fr., 2.000 m.), disputé au Bois de Boulogne, le 10 avril.

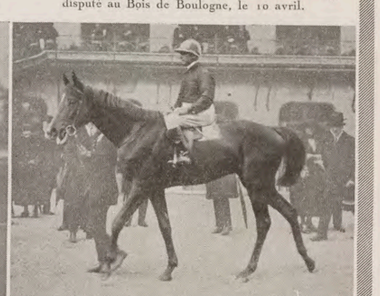
STICK TO IT

(20.000 fr., 2.000 m.), Bois de Boulogne, Corland et Grazing. Dans la ligne droite, Corland fléchissait. Grazing, à M. Boussac Stick to It et à le battre d'une tête.



DURBAN AD GLORIAM II

ARRIVÉE DU PRIX VANTEAUX (20.000 fr., 2.000 m.), Bois de Boulogne, 17 avril. Dans la ligne droite, la partie était bien dessinée, Durban, à M. Boussac (G. Stern), dominait Sainte-Barbe, mais, à la hauteur du pavillon, Ad Gloriam II revenait, elle parvenait à passer entre les deux rivales, mais succombait par une courte tête.



KSAR

Ksar, m. al., 3 ans, par Brûleur et Kizil Kourgon, à Mme Edmodd Blanc, monté par G. Stern, entraîné par Walton, gagnant du Prix Hocquart (30.000 fr., 2.400 m.), disputé au Bois de Boulogne, le 17 avril.

preuve faite et l'entraîneur de premier ordre qu'est Charles Bariller a eu, d'accord avec le duc Decazes, raison contre tout le monde. Beaucoup ont été assez sages pour se fier au jugement des patrons, et bien leur en a pris.

Lorsque ces lignes paraîtront, on aura revu quelques-uns des compétiteurs et la performance se pourra apprécier plus étroitement encore.

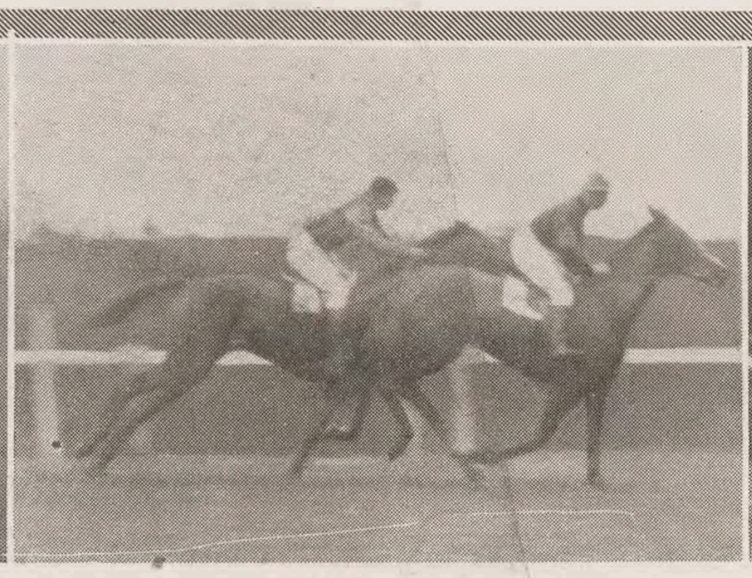
Bien plus grande a été la révélation sur le même parcours du Prix Lagrange de Stick To It qui a joué avec Petsik, 1/2, Comeley et Spectateur, mais avant d'arriver au Prix Macquart et au Prix de Guiche qui vont nous dire ce que vaut l'exploit, nous avons vu dans le Prix Delâtre le fils de Sea Sick disposer facilement de Tubérose qui gagnera à Saint-Cloud et de Pochard qui se montrera assez bon au Bois. Libre Pillard est un quatre ans très amélioré. Le pied bot de Boscobel, réfractaire au terrain dur, ne l'empêche pas de battre Bouton d'Alarme dans le Prix Paul Aumont. Le Filon file si brillamment au poteau, dans le Prix Edmond Blanc, que déjà l'on s'engoue; on met une sourdine quelques jours plus tard quand son second, Le Traquet, fait assez mauvaise figure.

Longchamp ouvre le 3 avril. Sourbier est le grand ténor du programme ; il manque faire un couac dans le Prix des Sablons où il gagne « plus facilement qu'il n'a paru » — cliché 273 — d'une tête, sur Odol qui arrive à sa bouche et le poteau ne permet pas de voir si le crack, encore à court d'ouvrage (excuse-t-on) n'est pas sur les dents. Caroly et Zagreus sont bien près. Signe fâcheux. L'an dernier, le bon Sourbier s'est affirmé plus tard. Espérons que mai et juin sont ses jolis mois.

Tacite et Martelloni font leur rentrée dans le Prix de Mars. Le cheval du baron Ed. de Rothschild a une fort belle silhouette. On le critique dans ses membres antérieurs. Il s'en sert à l'entière satisfaction de ses partisans qui le savent déjà candidat au Derby anglais. Belles foulées pour finir et chœur approbatif dans l'enclosure. Vatel et Vespertilion ayant gagné les Prix de Ferrières et de Fontainebleau, l'écurie Rothschild encaisse sans retard toutes les grandes épreuves de 1921 des deux côtés du Détroit. Le second jour, l'écurie Jean Prat imite ce raz de marée. Voici Rambour, un beau poulain alezan pas rembourré et très cheval de course. Sa silhouette et sa condition sont autrement plaisantes que celles

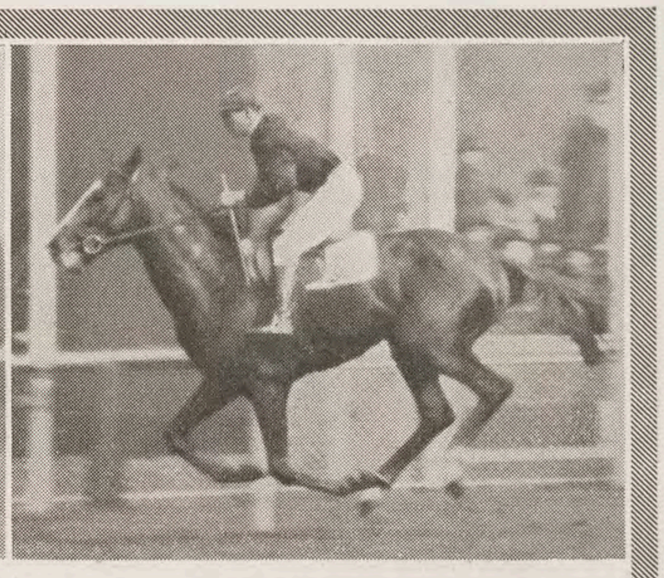
CANDÉLABRE LE RAPIN HERLIÈS

ARRIVÉE DU HANDICAP DE PRINTEMPS (20.000 fr., 1.600 m.), Maisons-Laffitte, 22 avril. — Le Plémont a été en tête. Dans la ligne droite, Herliès, à M. J. Stern (Sharpe), gagnait devant Le Rapin et Candélabre.



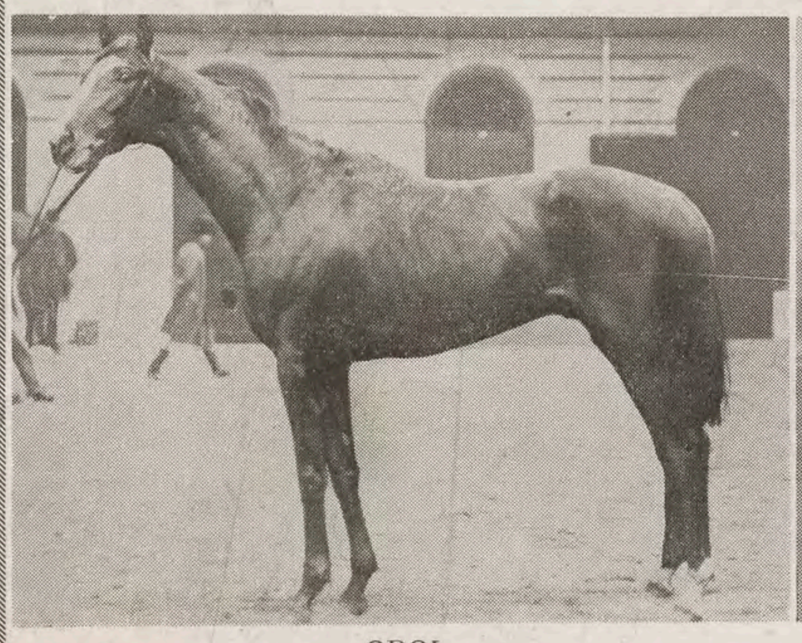
TOMBA SAMIC

ARRIVÉE DU PRIX PÉNÉLOPE (Poule de Produits) (22.000 fr., 2.000 m.), Saint-Cloud, 23 avril. — Dès l'entrée de la ligne droite, Samic, à M. Boussac (G. Stern), se détachait et gagnait facilement devant Tomba et Berka.



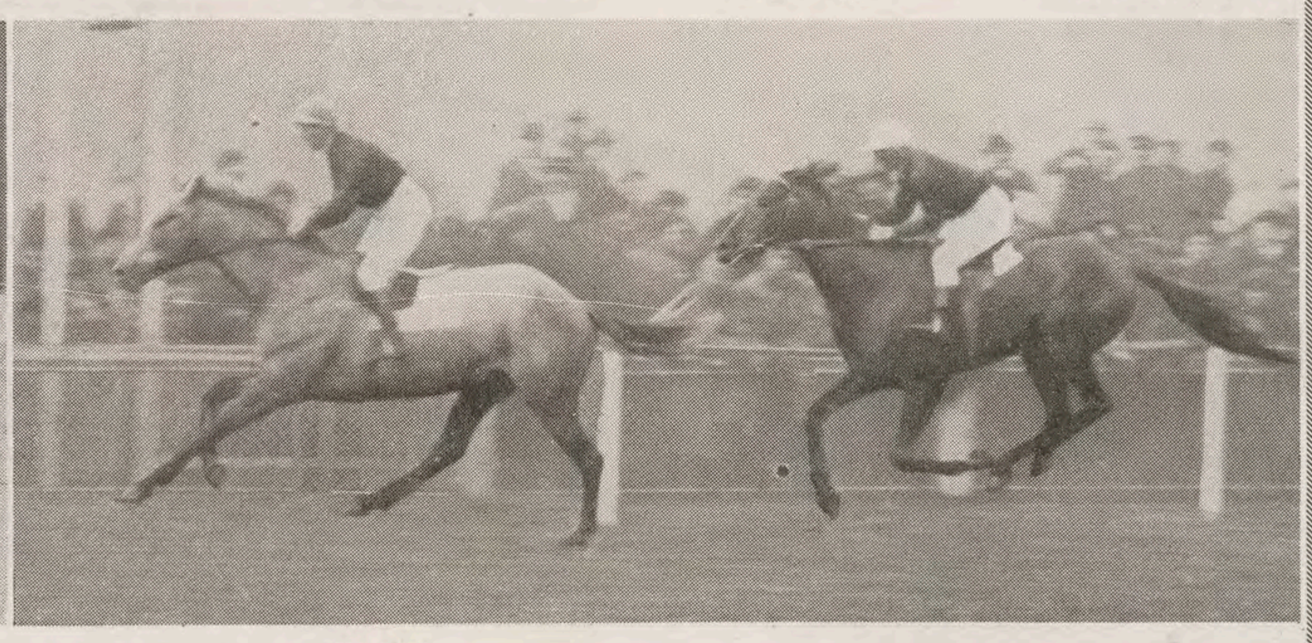
ODOL

ARRIVÉE DU 63e PRIX BIENNAL (40.000 fr., 3.000 m.), Bois de Boulogne, 24 avril. — Estruval a fait le jeu devant Odol. Dans la ligne droite, Embry apparaissait, mais Odol, l'emportait.



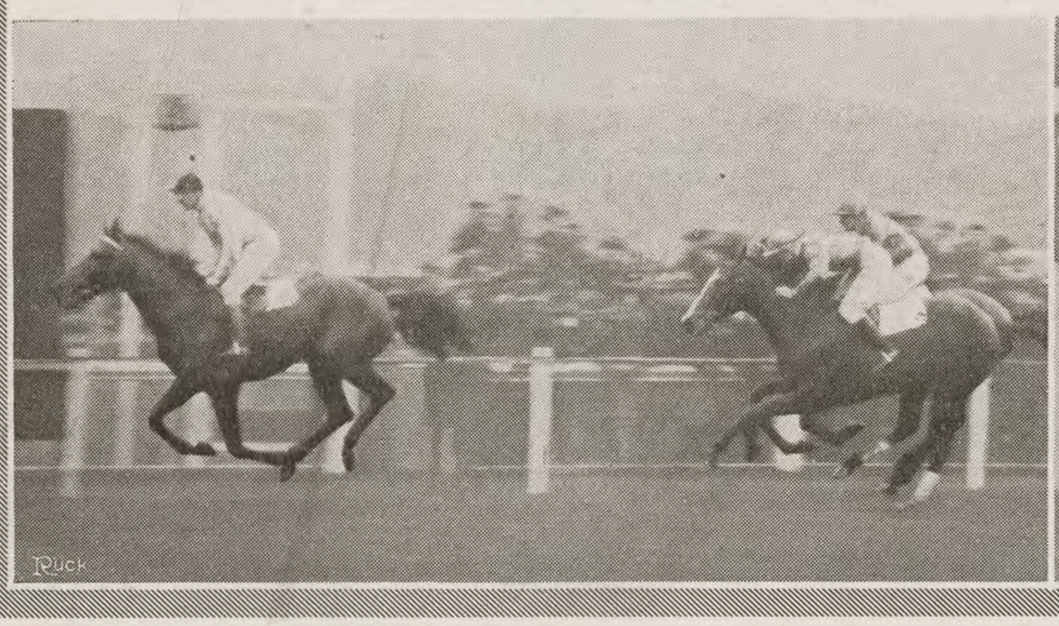
ODOL

Odol, m. al., 4 ans, par Opott et Sainte-Fiole, à M. Henry Ternynck, entraîné par Elijah Cunnington, gagnant du soixante troisième Prix Biennal 1920-1921, (40.000 fr.), disputé sur 3.000 mètres, le 24 avril, au Bois de Boulogne.



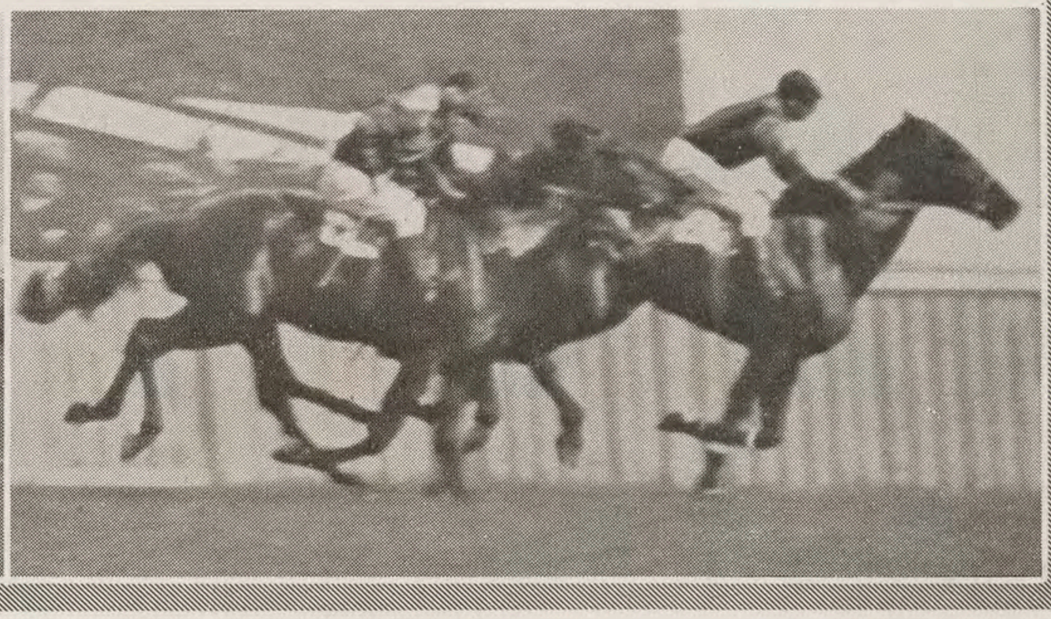
GRAZING RAMIER

ARRIVÉE DU 64e PRIX BIENNAL (25.000 fr., 2.000 m.), Bois de Boulogne, 24 avril. — Evian s'élançait en tête devant Spectateur, Vatel et Ramier. Celui-ci faisait son effort en dehors dans le dernier tournant, et il se détachait dans la ligne droite, mais Grazing, à M. Boussac (G. Stern), se mettait à sa poursuite, parvenait à rejoindre le favori et à le battre d'une longueur et demie. Vatel se plaçait troisième.



BINIC ABRI

ARRIVÉE DU PRIX DE L'ESPÉRANCE (20.000 fr., 3.000 m.), Bois de Boulogne 24 avril. — Binic, Abri, Nonchaloir et Mortemer se sont élancés en tête. Dans le dernier tournant, Abri faisait son effort en dehors, dans la ligne droite, il était attaqué par Binic, à M. Jean Stern (Sharpe), qui le dominait immédiatement.



ON LES A UPSALQUITCH MONT RENAUD

ARRIVÉE DU PRIX MISS GLADIATOR (Poule de Produits) (22.000 fr., 2.000 m.), Maisons-Laffitte, 29 avril. — Black Larry et On les A ont mené. Dans la ligne droite, Black Larry fléchissait. Mont Renaud, au Prince Murat (Milton Henry), survenait et battait Upsalquitch, sur le poteau.

de Ksour, Belvédère et Abri, qui, lui au moins, vendra chèrement la victoire en ne succombant que d'une tête.

Péril bleu, péril marron, péril orange, ainsi se résument les trois premières de Longchamp. Tacite passe au second rang. Kzar devient le crack incomparable. Stern n'en a pas monté d'aussi bon depuis Ajax. Ni imposant, ni séduisant, il n'est pas dans la formule Edmond Blanc. Il a même l'air, avant, d'un cheval un peu défraîchi. On est enthousiaste et la folie des foules veut qu'il soit le portrait d'Omnium II et que petit-fils passera où a passé son grand-père. Pourvu que ça dure ! On cherche un rival. M. de Saint-Alary renonce déjà à opposer Comrad. Les cerveaux galopent plus vite que Kzar.

M. Boussac n'a pas à se plaindre des origines étrangères : il gagne le Prix Pénélope avec Samic, une fille de Bayardo, pouliche bien campée mais d'un modèle réduit, et le lendemain Grazing renouvelle son précédent succès dans le 64e Biennal.

Odol a été devant Embry dans le Derby, et derrière lui dans le Grand Prix. Sourbier les a battus tous deux et a été troisième d'Embry dans le Grand Prix. Récemment Sourbier a pu conserver une tête sur Odol. Entre ces trois chevaux on dirait qu'il n'y a qu'une question de circonstances ; or, les contingences du 33e Biennal ne sont pas favorables au grand favori Embry. Son excellent jockey emploie une tactique unanimement critiquée. Il s'attarde tant que le train est modéré et doit refaire un retard considérable quand on déboule de Boulogne à tombeau russe ouvert. Le cheval de M. Wattine vient sur Odol comme s'il allait n'en faire qu'une bouchée et s'effondre tout à coup, à court de souffle après l'effort inutilement imposé.

Est-ce Sereska, qui est brillant dans le Prix de Lutèce, ou ses adversaires qui sont peu reluisants ? L'un et l'autre. Mais Binic semble montrer un réel mérite dans ce Prix de l'Espérance dont nous avons vu sortir des vainqueurs de Grand Prix de Paris. Le poulain de M. Jean Stern a dominé très vite et plaisamment la situation. Il est racing like ; robuste et léger, de taille moyenne. On applaudirait à de plus grands exploits.

SAINT-GEORGES.

La revue du mois

3-10 avril. — COMME CHAQUE ANNÉE, LES RÉUNIONS DE COURSES DE STRASBOURG ONT OBTENU UN GRAND SUCCÈS, LE PRIX DU GÉNÉRAL KELLERMANN A ÉTÉ GAGNÉ PAR ROYAL ÉCOSSAIS (A GAUCHE), APPARTENANT AU LIEUTENANT DAUPEYROUX, DU 3e HUSSARDS, ET MONTÉ PAR SON PROPRIÉTAIRE. AU MILIEU, UN SAUT D'OBSTACLES DANS LE PRIX DU GÉNÉRAL MOUTON, A DROITE, TRENTIN, AU Cte F. DE FRAGUIER, MONTÉ PAR SON PROPRIÉTAIRE, GAGNANT DU PRIX DE LA BRUCHE.

3 avril. — DÉPART DU CROSS DES ANCÊTRES, DISPUTÉ DANS LE PARC DE SAINT-CLOUD. MARIEZ (51 ANS) SE CLASSA PREMIER EN 53 M. 33 S. 2/5 DEVANT HEROS.

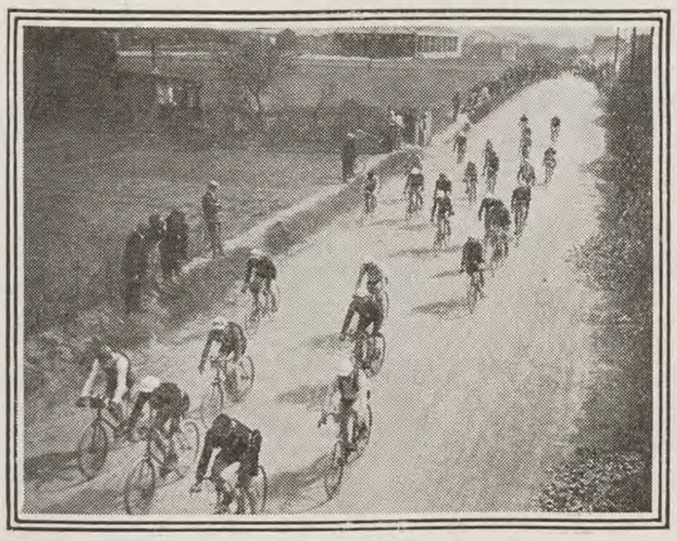
LE GRAND CRITERIUM DE CROSS-COUNTRY (HANDICAP) FUT REMPORTÉ PAR AMATE (7 M.), QUI COUVRIT LE PARCOURS EN 49 M. VERMEULEN (SCRATCH) FAISAIT 39 M.

8 avril. — LE MATCH D'ASSOCIATION ARMÉE FRANÇAISE-ARMÉE ANGLAISE FUT JOUÉ A LONDRES. LES MILITAIRES FRANÇAIS FURENT BATTUS PAR 5 BUTS A 1.

10 avril. — LE MATCH D'ASSOCIATION FRANCE-SUISSE (TRAVAILLISTES) S'EST DISPUTÉ AU STADE PERSHING. LES FRANÇAIS BATTIRENT LES SUISSES PAR 4 A 0.

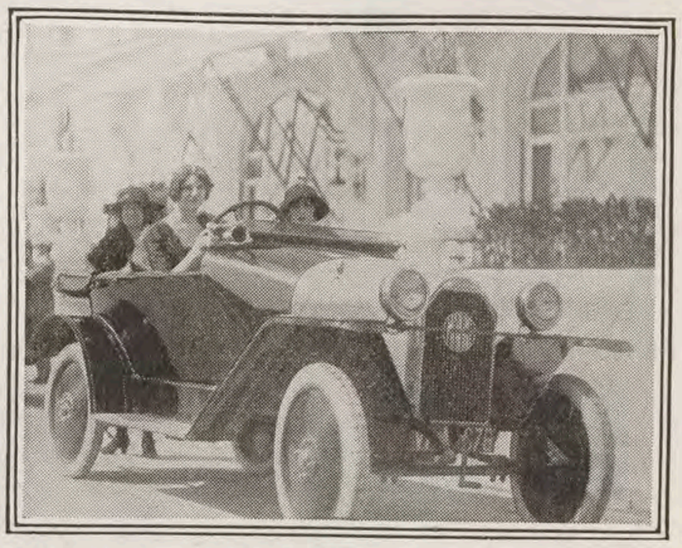
LE C. A. PARIS A BATTU LE RED STAR CLUB PAR 5 BUTS A 4, APRÈS UNE PARTIE RONDEMENT MENÉE. AU COURS DE LAQUELLE LA DÉFENSE DU C. A. P. FUT SUPÉRIEURE.

LE STADE FRANÇAIS ET LE STADE DE DUDELANGE ONT FAIT MATCH NUL 1 A 1, APRÈS UN MATCH BIEN JOUÉ ET AGRÉABLE A SUIVRE MALGRÉ LA SÉCHERESSE DU TERRAIN.

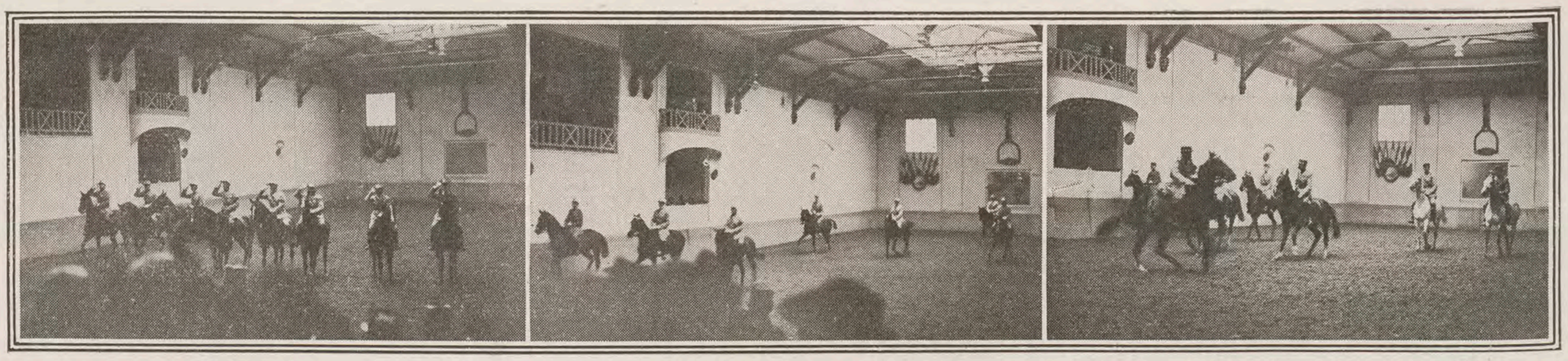


PARIS-ROUEN AVAIT RÉUNI 83 PARTANTS. PÉTOUILLE (V. C. L.) SE CLASSAIT PREMIER EN 3 H. 59 M. DEVANT RODIER (V. S.), A TROIS LONGUEURS ET DETREILLE.

17 avril. — AU COURS DU MATCH PARIS-LONDRES, JOUÉ A COLOMBES, L'ÉQUIPE PARISIENNE DONT ON ESCOMPTAIT LA VICTOIRE FUT BATTUE PAR 16 POINTS A 0.



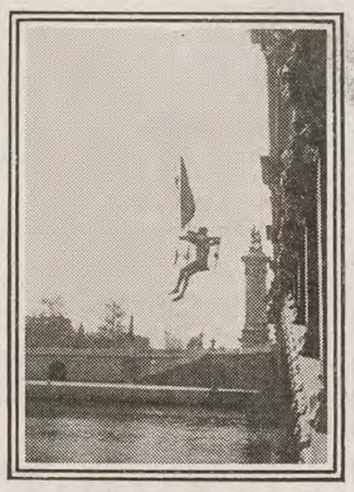
Mlle KRIEGE, LA GRACIEUSE REINE DE STRASBOURG. FERVENTE DE L'AUTOMOBILE, NOUS LA VOYONS, SUR LA COTE D'AZUR, AU VOLANT DE LA 10 HP MATHIS.



POUR CLOTURER LA SÉRIE D'ÉPREUVES DU CONCOURS HIPPIQUE, LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE FRANÇAISE DONNAIT, AU MANÈGE DE L'ÉTRIER, UNE REPRISE RÉSERVÉE AUX CHEVAUX D'ARMES. LES REPRÉSENTANTS DES DIFFÉRENTS RÉGIMENTS DU GOUVERNEMENT MILITAIRE DE PARIS, FOURNIRENT UNE EXHIBITION REMARQUABLE QUI FUT FORT APPRÉCIÉE PAR UN NOMBREUX PUBLIC. LA TENUE ET LA CORRECTION DES ÉQUIPES REPRÉSENTATIVES FONT BIEN AUGURER DE L'AVENIR DU CHEVAL D'ARMES.

23 avril. — LE SPORT FÉMININ FAIT SON ENTRÉE EN ALSACE. UN MATCH OPPOSANT L'A. S. STRASBOURGEOISE A LA S. S. A. B. A ÉTÉ GAGNÉ PAR L'A. S. S., PAR 18 A 8.

LA FINALE DE LA COUPE D'ANGLETERRE EST GAGNÉE PAR TOTTENHAM HOSPURS.



MERCORELLI SAUTANT DU PONT ALEXANDRE DANS UNE BOUÉE DE SON INVENTION.

24 avril. — DÉPART DU GRAND STEEPLE CHASE COURU SUR LE TERRAIN DU STADE FRANÇAIS. LE CHAMPION DE FRANCE DE CROSS, CORLET, GAGNAIT EN 12 M. 38 S. S.

LE RACING CLUB DE FRANCE A OUVERT LA SAISON D'ATHLÉTISME, EN FAISANT DISPUTER LE PRIX DEZAUX SUR SON TERRAIN DE LA CROIX CATELAN. LE CLUB DOYEN S'ADJUGEA LA PREMIÈRE PLACE DEVANT LE STADE PRANÇAIS. L'ÉQUIPE DU STADE, BIEN FOURNIE EN SPRINTERS, MANQUAIT D'HOMMES DE DISTANCE ET CE FUT POUR LE TEAM STADISTE UN LOURD HANDICAP. DE G. A DR., DÉPART DE LA FINALE DU 60 M., DÉPART DU 1.200 M., ARRIVÉE DE DE NYS ET DE VIGNAUD DANS LE 3.000 M.

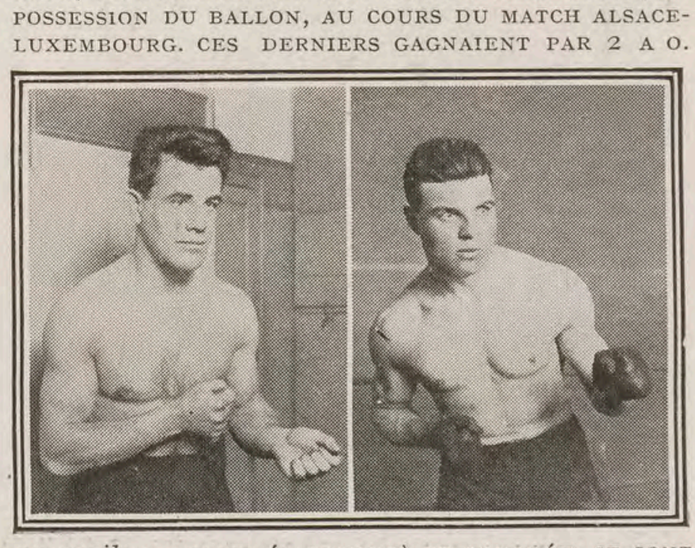
LE DERNIER MATCH DE RUGBY IMPORTANT DE LA RÉGION PARISIENNE S'EST JOUÉ A COLOMBES, ENTRE L'AVIRON BAYONNAIS ET LE R. C. F. LE MATCH ÉTAIT NUL.

LE RED STAR CH. DE FRANCE : MARION, HUGUES, GAMBLIN, CHAYRIGUÈS, BONNARDEL, MEYER. A GENOUX : BOURDIN, BROUZES, NICOLAS, NAUDIN, CLAVEL.

ROTH, DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE STRASBOURG, EN POSSESSION DU BALLON, AU COURS DU MATCH ALSACE-LUXEMBOURG. CES DERNIERS GAGNAIENT PAR 2 A 0.

L'ÉQUIPE FÉMININE DE HOCKEY DU RACING CLUB DE FRANCE, QUI A BATTU, A COLOMBES, PAR BUTS 3 A 2, L'ÉQUIPE DE LA VIE AU GRAND AIR DU MÉDOC.

L'ÉQUIPE ITALIENNE, LE NOVARA F. C., RENCONTRAIT AU STADE BERGEYRE L'A. F. DE LA GARENNE-COLOMBES. LES ITALIENS NE RÉUSSISSAIENT QU'UN MATCH NUL : 1 A 1.



30 avril. — NILLES (A GAUCHE) ET JOURNÉE SE SONT RENCONTRÉS AU VÉLODROME D'HIVER. NILLES BATTAIT JOURNÉE EN 10 ROUNDS, L'ARBITRE ARRÊTANT LE COMBAT